

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 24 februari justerades.

§ 2 Avsägelse

Förste vice talmannen meddelade att *Bassem Nasr* (MP) avsagt sig uppdraget som ersättare i riksdagen från och med den 10 april.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 3 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Förste vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2022/23:32 för torsdagen den 16 mars i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från miljö- och jordbruksutskottet.

§ 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2022/23:259

Till riksdagen

Interpellation 2022/23:259 Ett globalt naturavtal
av Rebecka Le Moine (MP)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 31 mars 2023.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 15 mars 2023

Klimat- och näringslivsdepartementet

Romina Pourmokhtari (L)

Enligt uppdrag

Annica Sandberg

Expeditionschef

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Proposition
2022/23:92 till finansutskottet

Skrivelse
2022/23:115 till utrikesutskottet

Motioner
2022/23:2342, 2343 och 2346 till socialutskottet

EU-dokument
COM(2023) 126 till justitieutskottet
Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 10 maj*.

Svar på
interpellationer

§ 6 Svar på interpellation 2022/23:247 om åtgärder för att rädda strömmingen i Östersjön

Anf. 1 Landsbygdsminister PETER KULLGREN (KD):

Herr talman! Tomas Kronståhl har frågat mig om jag och regeringen ämnar vidta några åtgärder för att försöka rädda strömmingen i Östersjön och därmed det kustnära fisket.

Havs- och vattenmyndigheten arbetar sedan förra året med ett regeringsuppdrag att på prov genomföra fiskeriförvaltningsåtgärder som motsvarar en utflyttning av trålgränsen. Myndigheten ska genomföra ett tidsbegränsat vetenskapligt projekt som motsvarar en utflyttning av trålgränsen för fartyg som fiskar efter pelagiska arter i Östersjön i syfte att utvärdera effekterna på sill- och strömmingsbeståndens biomassa samt deras storleks-, bestånds- och åldersstruktur.

Regeringen har beslutat att utöka det pågående uppdraget till Havs- och vattenmyndigheten att genomföra åtgärder som motsvarar att flytta ut trålgränsen till att omfatta resterande delar av svenskt territorialvatten i Östersjön. Ändringen syftar till att inkludera samtliga berörda förvaltningsområden för sill och strömming i Östersjön och medför ett helhetsgrepp kring förekommande frågeställningar. Detta är ett ambitiöst tidsbegränsat vetenskapligt projekt som förväntas innebära konkreta regleringar för det pelagiska fisket i Östersjön samtidigt som effekterna av detta utvärderas. Under den tid då det pelagiska fisket begränsas i dessa områden ska även andra orsakssamband utvärderas för att vetenskapligt försöka klargöra effekter och orsakssamband av de många faktorer som påverkar fiskbestånden och fiskets bedrivande.

Syftet med det utökade uppdraget är att finna förvaltningsverktyg som kan återhämta bestånden av sill och strömming i Östersjön. Inte bara vi människor använder resursen, utan sillen spelar en central roll i Östersjöns ekosystem. En återhämtning av sill- och strömmingsbestånden leder dels till en förbättrad havsmiljösituation, dels till förbättrade möjligheter till ett fortsatt kustnära fiske och ett fiske för direkt användning som livsmedel.

Jordbruksverket arbetar samtidigt med att utreda mottagnings- och fiskberedningskapaciteten i Sverige. Detta är tillsammans med tillgången till en hållbar resurs som råvara viktigt för att kunna öka produktionen av fiskprodukter, stärka beredskapen och bidra till en växande bioekonomi. I tillägg till detta uppdrag arbetar Jordbruksverket med att ta fram en färdplan för att främja surströmmingsindustrins råvaruförsörjning där även det kustnära fisket ingår.

Herr talman! Regeringen följer noga uppdragets genomförande i att finna ändamålsenliga och vetenskapligt välgrundade förvaltningsverktyg som ska kunna återhämta bestånden av sill och strömming i Östersjön och förbättra den långsiktigt hållbara förvaltningen av dessa bestånd. Senast i april kommer regeringen att få en uppdatering avseende Havs- och vattenmyndighetens arbete med att genomföra sitt uppdrag.

Anf. 2 TOMAS KRONSTÅHL (S):

Herr talman! Jag tackar landsbygdsminister Kullgren för svaret.

Under flera år, för att inte säga decennier, har vi kunnat se strömmingens illavarslande utveckling på flera olika sätt. Dels har antalet strömmingar konstant minskat sedan början av 90-talet, dels har under samma period storleken minskat betydligt. Under de senaste årens kartläggningar och provfiske som har genomförts har man nu även konstaterat en alarmerande snabb förändring när det gäller strömmingsbeståndens åldersstruktur och storlek. De större strömmingarna för livsmedel och konsumtion har minskat kraftigt och är på sina håll helt obefintliga. Detta är, tycker jag, ett akut rop på hjälp, och det är ett akut hot mot strömmingen som art. Dessvärre innebär detta även ett akut hot mot den biologiska mångfalden i Östersjön eftersom strömmingen är en nyckelart för livet i Östersjöhavet.

Det småskaliga fiske som ännu finns kvar längs våra kuster är nu, om inget snabbt görs, hotat i själva sin existens. En ytterligare försämring för det småskaliga yrkesfisket är troligtvis dödsstöten för en näring som har betytt och betyder så mycket för bra lokala livsmedel och inte minst för den viktiga turistnäringen.

Herr talman! Strömmingen är den centrala motorn i Östersjöns ekosystem. Strömmingen är den art som överför energi och näring från lägre till högre trofiska nivåer. Eftersom den nu hotas riskerar även många andra arter att kraftigt drabbas. Med ett obefintligt torskbestånd är strömmingen helt avgörande för ett fortsatt kustnära fiske för livsmedel. Det kustnära småskaliga yrkesfisket i Östersjön är mycket betydelsefullt, bra för lokala livsmedel och även mycket bra och attraktivt för turister och andra besök.

Strömmingens utveckling sedan början av 90-talet är tyvärr, herr minister, ingen utveckling utan en sorglig avveckling av en för många älskad fiskart. Orsakerna till detta diskuterar vi ofta och länge, och självfallet kan säkert flera olika faktorer negativt påverka beståndet. Det kan gälla förändringen i tillgång på föda, salthalten i vattnet samt klimatförändringar och våra egna utsläpp i havet. Det gäller säkert också för stora bestånd av både skarv och säl.

För mig framstår detta tydligt om man tar del av SLU:s och andra internationella forskares rapporter samt vad Sportfiskarna och andra intressenter framför, det vill säga något som pågått sedan det storskaliga industri-trålfisket med stora moderna trålfartyg startade och som har tillåtits fiska upp cirka 95 procent av Sveriges totala fiskekvot i Östersjön. Dessa fartyg

fiskar upp alla sorter och alla storlekar. Över 90 procent av deras fångst blir till fiskmjöl och används till hund- och kattmat, hönsfoder och foder till fiskodling.

Detta sker samtidigt som de övriga hundratala kustnära småskaliga fiskebåtarna tar upp endast 5 procent av fiskekvoten, som ska ha en större storlek på råvaran och bli människoföda.

Den tidigare regeringen gav ett antal uppdrag till Havs- och vattenmyndigheten. Jag ser att den nuvarande regeringen har tagit till sig dessa uppdrag. Går det att påskynda denna verkställighet för att försöka rädda det som räddas kan?

Anf. 3 JIM SVENSK LARM (S):

Herr talman! När vi lever i en tid av krig och oroligheter i världen är det viktigare än någonsin att se över den svenska livsmedelsförsörjningen.

En viktig del av våra livsmedel kommer från våra hav, från södra Bottnhavet och från Östersjön. Dessvärre står dessa hav inför en rad utmaningar, som regeringen måste ta på allvar.

Just nu dammsugs våra hav av trålare som riskerar att skapa total utfiskning. Särskilt drabbad av detta är en klassisk rätt på våra nalkande påskbord: sillen.

Inom EU tillämpas den så kallade försiktighetsprincipen som ett redskap för att hantera risker. Den innebär att om en viss politik eller en viss åtgärd kan utgöra fara för allmänheten eller miljön och om forskarvärlden ännu inte är enig i frågan bör politiken eller åtgärden inte genomföras. Det är bestämt att denna princip ska användas när det gäller fisket.

Jag skulle vilja säga att det finns stor anledning att vara försiktig med våra fiskbestånd just nu. Det finns rapporter om att strömmingen minskat med 80 procent på 30 år.

I min kommun Hudiksvall var det förr fullt längs hela kajen när strömmingen gick in för att leka. Att lägga nät när strömmingen gick in innebar många timmars jobb.

I dag ser vi att skillnaden i mängd är enorm. Den strömming som finns kvar är dessutom mindre i storlek. Och den lilla mängden fisk hamnar inte ens på våra svenska bord utan trålas ofta upp för att sedan tas till Danmark och bli fiskmjöl. Det här behöver brytas. Fisken som tas upp ska vara på våra bord, inte bli till fiskmjöl.

Att trålgränserna har flyttats ut är glädjande, men problemen är inte borta med det. Många fiskare längs Gävleborgskusten fiskar utanför den gräns som nu gäller. Vi skulle behöva titta på möjligheten till fredade fiskezoner från industrifisket.

Överfiske och syrefattiga havsbottnar har även lett till stora nedgångar i torskbeståndet. Det finns hopp i form av ett hållbart småskaligt fiske, men då behöver något göras för att möjliggöra det.

Längs med Gävleborgskusten har det funnits en lång tradition av fiske, men fler och fler kastar in handduken. ”Det är katastrof, det finns ingen fisk.” Så sa Lars Erik Åslund, som är sjunde generationens yrkesfiskare, till SVT i ett reportage förra hösten. Risken är att hans generation blir den sista om vi inte gör något åt det här.

Det hållbara fisket är betydelsefullt för livsmedelsförsörjningen. Det krävs stora insatser och ett gott samarbete mellan berörda myndigheter, fiskenäring och forskning för att nå miljökvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård.

Människor gillar att kunna köpa fisk till lördagsmiddagen från Bergmans fisk i Norrsundet. Men hur ska Dennis Bergman och hans verksamhet överleva med denna ordning? Hur ska fiskarna överleva och generationsväxla? Vad har ministern att säga till alla lokala kustfiskare som kämpar med sitt levebröd och som är rädda att de inte kommer att kunna fortsätta?

Anf. 4 Landsbygdsminister PETER KULLGREN (KD):

Herr talman! Vi ska vara, och jag tror att vi är, medvetna om att strömmingsfrågan är komplicerad och att det fortfarande till stor del saknas kunskap.

Det är först under de senaste åren det i olika sammanhang har rapporterats om en ökad andel småvuxen strömming samtidigt som den storvuxna strömmingen minskat i de provfiskerområden som nyligen genomförts i vissa områden i Östersjön. Det finns många faktorer som kan påverka beståndet och kustfiskets fångster. Samtidigt har samma utveckling inte rapporterats från våra grannländer.

Sveriges lantbruksuniversitets senaste rapport bekräftar att förekomsten av strömming kan skilja sig åt mellan områden. Men det saknas tydliga orsakssamband, då samma utveckling inte syns vid Åland trots att samtliga provfiskelokaler finns i södra Bottenhavet.

Vi är medvetna om att en minskad förekomst av stor strömming i kustfiskets fångster har medfört lägre intäkter samtidigt som surströmmingsindustrins råvaruförsäljning har försvårats. Därför är det viktigt att finna och genomföra rätt åtgärder som leder till att stor strömming åter fångas i kustfisket. Men vi måste först få reda på vad som är orsaken eller orsakerna för att därefter kunna vidta de rätta åtgärderna och därmed lösa de problem vi står inför.

Det pågående arbetet är inriktat på frågeställningarna avseende strömming utan att skapa en pseudodebatt om andra länders tillträde och i linje med förslagen från HaV:s och SLU:s tidigare åiterrapporteringar. Det krävs ett helhetsgrepp i den här frågan, och därför genomförs det parallella och kompletterande insatser. Jordbruksverkets pågående insatser inom havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet förväntas kunna bidra till att minska de negativa effekterna för berörda fiskare och företag.

Regeringen önskar finna ändamålsenliga och vetenskapligt välgrundade förvaltningsverktyg som ska kunna återhämta bestånden av sill och strömming i Östersjön. Regeringen är även beredd att vidta åtgärder under uppdragets genomförande med utgångspunkt i att förvaltningen måste baseras på välgrundade vetenskapliga underlag.

Anf. 5 TOMAS KRONSTÅHL (S):

Herr talman! Det är viktigt, tycker jag, att vi i den här debatten håller fokus på om vi kan göra någonting tillsammans för att rädda vår strömming. Jag tror inte att vi politiskt är så skiljaktiga i åsikter eller meningar.

Prot. 2022/23:77

17 mars

Svar på
interpellationer

Herr talman! Det finns i dag fyra olika förvaltningsbestånd av strömming i Östersjön. I tre av dessa är läget mycket illa eller akut dåligt. Mängden strömming och lekmogen fisk har som sagt minskat i över 30 år med endast ett synligt och bekräftat undantag, nämligen det förvaltningsbestånd som finns i Rigabukten. Mängden lekmogen strömming där är mer än två gånger så stor som i övriga Östersjön. Man frågar sig naturligtvis hur det är möjligt och hur de förvaltar sitt strömmingsfiske där.

I Rigabukten är det endast Lettland och Estland som fiskar strömmingen, vilket har inneburit att länderna själva tillsammans har bestämt hur denna viktiga råvara ska förvaltas i stället för att förbrukas.

Man har beslutat om en betydligt stramare förvaltning där man bland annat satt en gräns för hur stora fiskefartyg som har rätt att gå in där. Man tillåter inte de stora industritrålarna att fiska i dessa vatten. Max 24-metersbåtar har rätt att fiska där.

Man stoppar allt fiske under en månad, då strömmingens lekvandring sker. Estland stoppar även fisket av strömming helt under en sommarmånad.

Inga former av trålare får fiska i vatten som är grundare än 20 meter djupt.

Herr talman! Att strömmingen mår betydligt bättre i Rigabukten innebär även att miljön i dessa vatten är mycket bättre, då strömmingen bidrar positivt till havsmiljön.

Det är självklart även bra för det lokala småskaliga yrkesfisket som fiskar för livsmedelsproduktion i dessa vatten och får betydligt bättre fångster där än i övriga Östersjön.

Det gynnar även turismen och besöksnäringen.

En annan noterbar skillnad är att även sportfiskare och privatpersoner som använder handredskap får en betydligt bättre fångst, vilket är ett tydligt bevis på att det finns fisk där som mår bra.

Herr talman! Det är fullt möjligt att det finns fler anledningar till att strömmingsförvaltningen i Rigabukten fungerar så mycket bättre än i övriga Östersjön. Det kan finnas andra orsaker. Men utan tvivel är detta ett faktum som för oss som värnar det lokala och småskaliga yrkesfisket för livsmedel verkligen är värt att noga studera och undersöka och varför inte även besöka. Faktum är ju att i princip samma möjligheter till förvaltning skulle kunna fungera även här hos oss, åtminstone i Bottniska viken där endast vi och Finland fiskar.

Herr talman! Låt mig avsluta med att konstatera att de förslag som den tidigare socialdemokratiska regeringen beslutade om, och som den nuvarande regeringen glädjande nog har tagit till sig och utökat och förhoppningsvis även skyndsamt kommer att verkställa, verkligen är ett led i rätt riktning. Jag önskar även att landsbygdsministern vid nästa tillfälle då fiskekvoterna beslutas väljer att ta höjd för denna kritiska situation för strömmingen och verkar för att kraftigt minska kvoterna i Östersjön.

Anf. 6 JIM SVENSK LARM (S):

Herr talman! Boende vid Hälsingekusten rapporterar att sälarna svälter så mycket att man nu kan se bröstorgarna på dem. Sälarnas antal är så stort att det är svårt för dem att hitta mat. Sälarna tar sig allt längre in i skärgården, och det har även kommit rapporter om kannibalism. Att

skydds jakt på säl nu är tillåten är positivt även om avskjutningen inte på långa vägar når taket.

Det kustnära fisket får dock ta de största ekonomiska konsekvenserna av att sälarna ökat numerärt. Djuren skadar bestånd och fiskeredskap, vilket gör en redan ansträngd ekonomisk situation än svårare för kustfiskarna.

Ett annat problem är skarvpopulationen som växer, även om regionala skillnader finns. Fågeln äter mängder av fisk och har omvandlat många skärgårdsöar till stinkande stenhögar.

Det är en kamp mot klockan om vi ska klara av att rädda fiskbestånden och södra Bottenhavet. Havet är under press även av andra faktorer, till exempel klimatförändringar, miljögifter och övergödning. Överfisket är därmed mycket allvarligt.

Ska södra Bottenhavet, Östersjön, den klassiska sillen och det småskaliga, hållbara kustfisket räddas måste regeringen se problemet och agera. Även haven har en gräns, och därför frågar jag: Hur tänker ministern arbeta för rimliga populationer av skarv och säl så att vi kan få tillbaka hälsosamma fiskbestånd i södra Bottenhavet och Östersjön?

Anf. 7 Landsbygdsminister PETER KULLGREN (KD):

Herr talman! Enligt SLU är det svårt att göra en fullständig bedömning av de biologiska effekter som en utflyttning av fisket utanför tolv nautiska mil skulle ge. SLU pekar på att många faktorer påverkar fiskbestånden och fiskets bedrivande. Utöver fiske antas strömmingsbeståndets dynamik och utveckling påverkas av en rad olika faktorer, exempelvis övergödning, salthalt, förekommande konkurrerande arter och inte minst förekomsten av predatorer, till exempel säl, annan fisk och även skarv.

Havs- och vattenmyndighetens uppdrag ska omfatta samtliga berörda förvaltningsområden för sill och strömming i Östersjön. Myndigheten förväntas under våren 2023 ta fram förslag på områden där det pelagiska fisket begränsas. HaV har aviserat att man avser att inkludera andra medlemsstater i sitt arbete, vilket såklart är fullständigt avgörande. Regeringen förstärkte inför 2023 Havs- och vattenmyndighetens befintliga uppdrag, som jag har nämnt tidigare. Syftet är att man ska ta ett helhetsgrepp i frågan för att vi ska kunna göra rätt från början.

Vid de svenska stationerna har förekomsten minskat jämfört med vid provfisket 40 år tidigare, särskilt vad gäller de större individerna. Men samma nedgång har som ni vet inte kunnat noteras vid provtagning kring Åland. Vad denna skillnad beror på hoppas jag att vi ska få veta genom uppdragets upplägg.

Arbetet inom Jordbruksverkets projekt förväntas medföra ett ökat samarbete mellan aktörer och att vi kan undvika konkurser, samtidigt som produktionsvolymen av surströmming under 2023 kan återställas så att den tidigare bristen i butikerna åtgärdas.

Regeringens övergripande målsättning är att förvaltningsåtgärderna ska beslutas i linje med den gemensamma fiskeripolitikens mål och principer. Den 17 oktober 2022, alltså dagen innan jag hade förmånen att tillträda som landsbygdsminister, enades ett enhälligt ministerråd om fiskemöjligheterna i Östersjön 2023. Sverige verkade då, i linje med den ståndpunkt som hade fått stöd i riksdagen, för kvoter som ska leda till livskraftiga bestånd i hela Östersjön.

Prot. 2022/23:77
17 mars

Svar på
interpellationer

Jag vill redan nu tacka för jättebra och intressanta inspel. Självklart bejakar jag inspel kring Rigabukten och kommer naturligtvis att titta närmare på detta i samarbete med mina landsbygds- och fiskeriministerkollegor i respektive länder som är aktuella.

Anf. 8 TOMAS KRONSTÅHL (S):

Herr talman! Jag vill avsluta detta med att konstatera att det nu finns en vakenhet i frågan och att vi känner till problembilden. Det vi kan göra är naturligtvis att på olika sätt arbeta tillsammans med både EU och våra grannländer.

Sedan är det viktigt att vi tar till alla möjligheter vi faktiskt har. Jag tänker på att vi ska ha en bra förvaltning av både sälen och skarven. Det ska självklart också bli väldigt spännande att se resultatet av begränsningen av trålfisket, om vi någonsin kommer igång med den. Jag tror att det verkligen kan komma att visa sig att den påverkar strömmingens utbredning och existens ganska kraftfullt.

Jag tror också att vi ska vara lite striktare med kvoterna och i stället för maxkvoter helt enkelt välja det minimala. Ofta har det nämligen visat sig att vi har bedömt det hela som bättre än det verkligen är. Om vi kunde få till ett förbud mot fiske under lekperioden tror jag också att det skulle vara väldigt positivt. Då tror jag att svenska folket fortsatt kan få äta både sill, strömming, böckling och, de som vill, till och med surströmming – även om jag gärna avstår.

Anf. 9 Landsbygdsminister PETER KULLGREN (KD):

Herr talman! Jag vill tacka ledamöterna för en mycket viktig debatt. Vi kan konstatera att strömmingsfrågan är komplicerad och skapar en svår situation för många av våra kustfiskare. Det är viktigt att vi kommer vidare i denna fråga så snabbt som möjligt, med en förvaltning som är baserad på välgrundade vetenskapliga underlag.

Givet att även andra medlemsstaters fiske ska omfattas bedöms det snabbaste sättet vara att rikta in sig på att utvärdera de områden där det pelagiska fisket bedrivits och reglera det över en längre tid, samtidigt som andra orsaksfaktorer utreds. Detta är i linje med vad myndigheterna har föreslagit, och regeringen anser att det är viktigt med ett helhetsgrepp och en möjlighet att inkludera alla förvaltningsområden för strömmingen i Östersjön.

Samtidigt pågår en rad olika åtgärder och insatser. Utöver uppdraget till myndigheten pågår insatser för att stärka livsmedelsförsörjningen inom ramen för Jordbruksverkets uppdrag. Dessutom vidtas åtgärder för att andra orsakssamband ska kunna utvärderas. Det handlar bland annat om redskap och uppföljningar av jakten på säl och skarv.

Regeringen är, som nämnts tidigare, beredd att vidta åtgärder under uppdragets genomförande, men utgångspunkten ska vara att förvaltningen måste baseras på välgrundade vetenskapliga underlag.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 10 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Thomas Morell har frågat mig vad jag avser att vidta för åtgärder för att säkerställa en acceptabel nivå på underhållet av landets vintervägar.

En väl fungerande infrastruktur är viktig för att säkerställa en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det är av stor betydelse att vinterväghållningen av vägarna håller en hög kvalitet. Det har betydelse för såväl framkomlighet som trafiksäkerhet.

Trafikverket har regeringens uppdrag att ansvara för vinterväghållningen på de statliga vägarna och har tagit fram krav för vad som ska gälla för genomförandet. Kraven ser olika ut beroende på vägtyp och trafikering, men de gäller dock lika i alla delar av landet.

Trafikverket upphandlar genomförandet av vinterväghållningen av entreprenörer. För att följa upp verksamheten och att ställda krav på genomförande uppfylls har Trafikverket utvecklat moderna metoder och arbetssätt. Bland annat används gps i fordonen, vilket möjliggör att det utförda arbetet kan följas på en detaljerad nivå. Trafikverket anlitar även en tredjepart som följer entreprenörernas utförda arbete och kontrollerar att insatser både startar och blir slutförda i rätt tid och med rätt kvalitet. Det är viktigt att säkerställa att entreprenörerna uppfyller sina åtaganden.

Riksdagen och regeringen har beslutat om ekonomiska ramar som skapar förutsättningar för Trafikverket att genomföra uppdraget. Under 2023 avsätts mer än 14 miljarder kronor för drift och underhåll av de statliga vägarna. Det skapar förutsättningar för att bedriva nödvändig vinterväghållning.

Anf. 11 THOMAS MORELL (SD):

Herr talman! Tack för svaret, statsrådet! Det här med underhåll av våra vintervägar är någonting som vi har diskuterat ett flertal gånger med den förra regeringen. Nuvarande statsråd har ju ärvt den situation som vi har på vägarna.

Vi ser tyvärr en ökning av olyckorna i trafiken, och det är oroväckande på många sätt. Men det är inte bara olyckorna som är ett bekymmer när det blir stopp i trafiken. Jag pratade med ett åkeri i går. När deras bilar blir stående i väntan på att vägen ska öppnas på grund av att man inte har plogat eller saltat är timkostnaden för åkeriet någonstans mellan 1 300 och 1 500 kronor per timme. Och det tillkommer ett bekymmer, för om bilen inte kommer fram till sin lossningsplats flyttas problemet in på nästkommande dygn. Bilen och föraren blir stående och gör alltså inte sin arbetsuppgift som det är tänkt den dagen, och då kan åkeriet hamna i situationen att man får betala vite för att man inte har levererat i tid.

Ser man till den totala kostnaden – detta är gamla siffror; jag försökte att få riksdagens utredningstjänst att räkna ut vad det kostar när det blir stopp i trafiken – har jag uppgifter ur en artikel i Motormagasinet från 2015. Där står det att om det blir stopp i Stockholmstrafiken – nu består ju Sverige av mer än Stockholm, men detta var den siffra jag kunde hitta – är

Svar på
interpellationer

samhällskostnaden 360 000 kronor i timmen. Detta är alltså uppgifter från 2015, och det lär ju inte vara billigare i dag. Det tror jag inte.

Tidskriften Trailer har följt upp detta med vinterväghållningen den senaste tiden. Trailer är en tidning för branschen. Där har man haft ett flertal artiklar. Där står det att Trafikverket försöker mörka om vinterväghållningen. Låt mig citera lite av det som står i artikeln:

”En klass 1 väg ska vara halkfri senast 2 timmar efter nederbörd och i det här fallet var saltbilen ute till klockan 08.00 när nederbörden slutade vid 02.30. Alltså 5,5 timmar efter nederbörden. - - - Saltgivan som noterats är 15 gram lösning. Detta innebär cirka 3,3 gram salt per kvadratmeter. Är vägen våt/blöt efter nederbörd, motsvarande de 0,2 millimeter regn som kom, innebär det 200 gram vatten per kvadratmeter. Detta ger en ganska kraftig utspädning på en redan liten saltgiva.”

Detta är vad chaufförer och åkerier vittnar om. Det blir så halt att man kan åka på skorna på vägen. Den tidigare infrastrukturministern Tomas Eneroth hade jag ett antal debatter med angående detta. Han hävdade att det var modern teknik som skötte underhållet av vintervägar och att man kunde övervaka bilarna på ett sådant sätt att man effektivt kunde bekämpa halkan. Men alla som är där ute på vägen vittnar om att det har blivit sämre de senaste åren. Det är så halt att man åker på skorna. Trafikverket säger då att man måste anpassa hastigheten. Men alla vet att när man stannar med ett tungt fordon för att man inte kommer fram glider man av vägen. Så halt är det.

Anf. 12 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag vill inledningsvis tacka Thomas Morell för en viktig interpellation. Detta är inte första gången som Thomas Morell sätter ljuset på den här viktiga frågan, på trafiksäkerhet och också på företags konkurrenskraft och möjlighet att bedriva verksamhet. Det är ju detta det faktiskt handlar om när så många fabriker och industrier har en stor del av lagret på vägarna. De blir direkt påverkade om det blir stopp i trafiken.

Det jag framför allt vill understryka är dock de mycket tragiska och fruktansvärda olyckorna med dödlig utgång. De ska bekämpas, och det ska göras med all kraft.

Jag vill tacka Morell för hans engagemang i detta under många år. Ledamoten har ju också stor erfarenhet och kompetens i frågorna och har jobbat med detta länge. Jag sätter också stort värde på de samtal som vi har samarbetspartierna emellan när det kommer till dessa och många andra frågor.

Inför den här vintern har det införts förändrade regler och ändringar i trafikförordningen för att säkerställa att fordonen har tillräckligt med tryck på drivande axlar och därmed förbättra förutsättningarna för dem att hantera hala väglag. Det syftar bland annat till att förebygga de problem som förekommit med så kallade EU-trailrar, som i halt väglag lätt viker sig på mitten som en fällkniv. Det är någonting som vi också följer upp. Detta träffar ju situationen bredare och kanske inte just de specifika fall som Morell lyfter fram.

Det handlar om att ha krav som hela tiden lyfter fram och premierar trafiksäkerhet och konkurrenskraft. Vi ser i dag en osund konkurrens i åkerinäringen. De som sköter sig och gör stora investeringar behöver förstås ta betalt för detta på slutfakturan till kund, och de konkurrerar i dag med

företag som inte i alla delar har följt samma standard som de skötsamma företagen. De nya kraven syftar till att möta detta.

När det kommer till den specifika situationen är det ju Trafikverket som har ansvar för vinterväghållningen. De har också ansvaret att upphandla genomförandet genom de entreprenörer som är ute och ska sköta vinterväghållningen. Ledamoten hänvisar tillbaka till den förra regeringen, och då handlar det just om de metoder som finns för att se att entreprenörerna lever upp till sina krav. De är moderna och baseras på gps-teknik och så vidare.

Man behöver dock titta närmare på frågan, inte minst med tanke på den situation som många gånger uppstår när det är runt noll grader och det ömsom smälter och fryser på. Saltet kan försvinna, och man får då den extrema halka som Morell beskriver. Det är många som berättar att man nästan kan åka skridskor på vägarna.

Det var ganska länge sedan någon utomstående tittade närmare på detta. Det finns någon rapport från 2011. Nu jobbar Trafikverket löpande med detta. Som statsråd förutsätter jag förstås att den myndighet som har ansvar för frågan hela tiden jobbar med att utveckla sina metoder.

Jag ska dock också säga att vi på departementet tittar på frågan för att se hur vi ytterligare skulle kunna stärka arbetet i det här avseendet. Men med detta sagt vill jag också säga att Trafikverket tittar på frågan. Regering och riksdag har beslutat om de ekonomiska ramar som ska skapa förutsättningar för Trafikverket att också genomföra det uppdrag man har.

Här är min talartid slut. Jag återkommer i nästa inlägg.

Anf. 13 THOMAS MORELL (SD):

Herr talman! Tiden går fort. Man vill säga mycket, men tiden rinner i väg.

Jag ska hålla mig kvar vid tidningen Trailers artiklar. Ledaren skriver så här: "Trafikverkets vinterväghållning är ett exempel på detta" – alltså att det inte fungerar. "Den fungerar numera, ja, uselt! Vi skattebetalare får betala för tjänster som i vissa fall helt enkelt inte blir utförda. [– – –] Och än värre, våra yrkeschaufförer riskerar liv och lem då de tvingas arbeta på uselt skötta vägar. [– – –] När Trafikverket inte sköter sitt jobb, inte tar sitt ansvar, ja, då blir landets yrkeschaufförer direkt lidande. De tvingas arbeta under livsfarliga förhållanden. Att jobba hemifrån när SMHI går ut med sina vädervarningar är inget alternativ för lastbilschaufförer och många andra med dem. Nej, de tvingas då köra på snorhala vägar. För att någon annan inte har gjort sitt jobb."

Det här har jag diskuterat både med den tidigare infrastrukturministern och med det nuvarande statsrådet. Vi har haft samtal kring det här, och jag känner förtroende för att det finns en ambition att verkligen göra någonting åt det. Jag hoppas verkligen det, annars kommer vi att träffas här några gånger till under mandatperioden.

I sitt svar säger statsrådet att man lutar sig mot modern teknik. Det var ungefär samma formulering som den tidigare infrastrukturministern hade. Men det är också en metod som Trafikverket använder sig av för att bromsa insatserna. Jag har många vänner inom åkerinäringen som ligger och kör underhåll på vägarna. De får inte åka ut, trots att de själva vet att det är väldigt halt på vägen. De som känner sina kollegor ringer också till dem som har ansvaret för vägen och säger att nu måste ni åka ut, för det är

Prot. 2022/23:77
17 mars

Svar på
interpellationer

verkligen halt. Men man får inte åka ut, för den jourhavande har inte gett dem tillåtelse. Åker man ändå ut och gör en insats så får man inte betalt. Gps-utrustningen säger att nu är bilen ute, men man har inte fått klar-tecken.

På samma sätt är det så att de som kör de här bilarna vet att vägen gärna fryser på i vissa partier. Det kan vara sänkor, det kan vara jordiga kurvor. Då vet man också att här måste man öka saltgivan för att det ska ge effekt. Gör man det uppstår samma situation; då får man inte heller betalt.

Det är det här som blir så galet när Trafikverket litar på meteorologen som står i diket: Har meteorologen inte vaknat till liv sätts inte insatserna in, och de människor som gör jobbet ute och som har en lång erfarenhet när det gäller hur man ska hantera just det vägdistrikt man är på själv tvingas att stanna hemma.

Det är här det blir en sådan sagolik obalans. Man låter inte den som har yrkeskunnandet faktiskt åka ut och sätta in insatser när det är på väg att bli riktigt halt. I stället kommer insatserna ut alldeles på tok för sent. I värsta fall dör någon på grund av detta. Någon förlorar sitt liv för att Trafikverket inte släpper ut de resurser som behövs för att bekämpa halkan.

Så här kan vi inte ha det. Det måste till en tydlig förändring. Jag ser fram emot framtida dialoger med statsrådet. Vi måste komma till en lösning så att det inte blir likadant nästa vinter som de vintrar vi har upplevt de senaste åren.

Anf. 14 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! När det gäller de olika uppgifterna som tidningen Trailer rapporterar kan jag inte gå in i dem i detalj. Men jag har tagit del av dem, och jag har också fått situationen beskriven för mig av åkare. Detta är även en arbetsmiljöfråga för dem som kör på vägarna.

Det är också viktigt att den här typen av uppgifter kompletteras med ytterligare uppgifter, och Trafikverket gör förstås redan i dag mycket noggranna olycksutredningar gällande allvarliga olyckor för att få fram rätt fakta för att kunna göra korrigeringar åtgärder. Det är ju viktigt att man drar lärdom av de mycket tragiska och fruktansvärda olyckorna. En dödsolycka är givetvis en för mycket, och vid varje sådant här tillfälle måste man se till att göra en mycket gedigen och noggrann utredning för att se vad som behöver förändras så att man inte ska hamna där igen.

Detta förutsätter jag att Trafikverket gör, och vi har förstås dialog med myndigheten. De gör den här typen av olycksutredningar vid varje allvarlig olycka, och detta behöver förstås också vara vägledande i arbetet framåt för att öka trafiksäkerheten och se till att vi får ordning på situationen.

När det gäller vädersituationerna där temperaturen pendlar kring noll grader och det regnar finns det utmaningar med halkbekämpningen. Regnet spolar bort vägsalt, och återfrysning kan ske. Ofta förekommer även underkylt regn som fryser på kalla vägbanor. Det är en realitet i dag som allt fler vittnar om. Det här beskrevs häromdagen i en tidningsartikel i Dagens Nyheter, och på samma sida beskrev jag också regeringens prioriteringar vad gäller just underhållet av vägar.

För att vidga frågan lite ytterligare kompliceras förstås vinterväghållningen av att vi har en så väldigt dålig standard på våra vägar i dag. Vi har en underhållsskuld som har byggts på under väldigt lång tid, och det är därför som regeringen har prioriterat underhåll före nyinvesteringar i pro-

jekt som vi egentligen inte har råd med. Fakta kan man dubbelkolla, men det var någon som sa till mig att det var första gången som ordet ”underhåll” stod med i en regeringsförklaring i samband med infrastruktur, väg och järnväg.

Det är alltså en prioriterad fråga för regeringen att få ordning på underhåll också av det eftersatta vägnätet. Där är förstås även vinterväghållningen en viktig del, eftersom många av våra vägar är vintervägar under den här tiden på året.

Vi har alltså anledning att återkomma i frågan. Som jag sa tittar departementet på just de frågor som Thomas Morell har lyft i dag, och jag ser fram emot att återkomma både här i kammaren och i den dialog som vi har i samarbetspartierna.

Anf. 15 THOMAS MORELL (SD):

Herr talman! Jag ska avsluta med en beskrivning från en vän, direkt ur verkligheten. Han är lika gammal som jag, så han har kört bil sedan mitten av 70-talet och har lång erfarenhet. Han skrev så här:

Stannade vid Rasta i Falköping cirka 14.30. Start igen 15.15. Kommer cirka två och en halv kilometer. Totalt stopp i en timme. Polisen släpper fram personbilar i omgångar. Från där vi stod – Falevi utanför Falköping – till vägen in till Floby vid Ullene stod det cirka 50 lastbilar och minst lika många personbilar. Blev avsläppt i Tråvad 17.30. Under denna tid hade vi inte sett en enda plogbil, och det var 20–30 centimeter snö på riksväg 46 och 47.

Detta hände den 9 mars.

En annan viktig del, liksom kärnan i hela diskussionen, är det här från tidningen Trailer: ”Efter den senaste tidens halkolyckor har vi fått in väldigt många synpunkter från chaufförer runt om i landet. Eftersom vår kritik i första hand handlar om vinterväghållningen på de allra viktigaste klass 1-vägarna har vi valt att prata med ett åkeri som kör från söder till norr.

– Hade någon del av industrin ett så stort säkerhetsproblem som vi har med den ojämna vinterväghållningen hade skyddsombudet stängt ner verksamheten på minuten, säger Kenth Svensson som driver åkeriet.”

Det här är synnerligen allvarligt, för människor utsätts för fara. Åkerier drabbas av stora kostnader när verksamheter står stilla. Samhället drabbas av stora kostnader när viktig infrastruktur inte fungerar. De här kostnaderna måste man ta hänsyn till.

En annan viktig del som man inte kan mäta i pengar är människoliv. Det är oerhört viktigt att vi kan rädda liv i trafiken.

Anf. 16 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Thomas Morell kommer tillbaka till den allra viktigaste frågan på slutet: Det handlar om människoliv. Vi har en nollvision som vi arbetar för att nå. Vi gör betydande insatser i många delar och har så gjort under lång tid när det gäller just väg- och trafiksäkerhetsarbetet, och varje del är självklart viktig. Underhållet och vinterväghållningen är inga undantag, och det är därför som jag också har meddelat i dag i kammaren att departementet tittar på frågan och avser att återkomma.

Jag vill återigen tacka för engagemanget i frågan under lång tid. Vi räknar med att det kommer att fortsätta under lång tid framåt, herr talman, så att vi kan se till att få ännu säkrare vägar. Det är något som förstås är viktigt i sig, men det är också viktigt för näringslivet att kunna konkurrera på lika villkor och att ha en god arbetsmiljö för de många människor som arbetar på våra vägar dag som natt, år ut och år in.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2022/23:240 om arbetslivskriminalitet inom byggbranschen

Anf. 17 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jim Svensk Larm har frågat jämställdhets- och biträdande arbetsmarknadsministern om hon avser att vidta några konkreta åtgärder för att komma till rätta med arbetslivskriminaliteten inom byggbranschen och i så fall vilka. Interpellationen har överlämnats till mig.

Det är viktigt att det råder ordning på arbetsmarknaden och att lagar, regler och avtal efterlevs. Goda villkor ska gälla för alla som arbetar i Sverige. Det är förstås på inget sätt försvarbart att människor, vare sig de kommer till Sverige för att arbeta eller utgör inhemsk arbetskraft, utnyttjas. Fusk, missbruk och kriminalitet måste bekämpas med full kraft.

Det förekommer oseriösa företag som använder sig av affärsmodeller där de systematiskt bryter mot bestämmelser i författningar eller avtal som rör arbetslivet. Det leder till att konkurrensen snedvrids och att seriösa företag inte klarar av att driva sin verksamhet. Även detta måste bekämpas med full kraft. Inkomsterna från de oseriösa företagen går också ofta till den organiserade brottsligheten. Att aktörerna inom organiserad brottslighet har förmåga att använda företag som brottsverktyg och agera i samhällets legala sfär är särskilt allvarligt.

Regeringen är fast besluten att bekämpa brott, fusk och missbruk kopplat till arbetsmarknaden. Nio myndigheter arbetar gemensamt för att motverka arbetslivskriminalitet på flera olika fronter. Här ingår även ett arbete mot människohandel och människoexploatering, vilket är ett sätt för de oseriösa företagen att utnyttja arbetskraft på den svenska arbetsmarknaden.

Fler regionala center mot arbetslivskriminalitet kommer att vara ett viktigt verktyg för att motverka denna form av kriminalitet. Under 2023 kommer ytterligare fem nya regionala center mot arbetslivskriminalitet att öppna runt om i landet, utöver de två som redan har öppnats i Umeå och Göteborg.

Centren ska fungera som ett nav för myndigheternas arbete avseende planering, genomförande och uppföljning av gemensamma aktiviteter, med fokus på myndighetsgemensamma kontroller. De regionala centren ska dela kontor med de regionala underrättelsecenter som redan finns inom ramen för myndighetssamverkan mot organiserad brottslighet. Genom samlokaliseringen utnyttjas befintliga resurser effektivt, och samverkan mellan myndigheterna underlättas.

Offentlig upphandling syftar till att främja sund konkurrens och motverka exempelvis korruption och andra oegentligheter inom offentliga affärer. En bra styrning och uppföljning av ingångna avtal är även ett effektivt verktyg för att motverka arbetslivskriminalitet. Upphandlingsmyndigheten har ett treårigt uppdrag att fokusera särskilt på bygg- och anläggningssektorn när det gäller styrning och utveckling av inköpsarbetet.

Vidare pågår just nu en utredning som ska föreslå ett effektivt och tillförlitligt system för leverantörskontroll i samband med offentlig upphandling. Regeringen har även tillsatt en utredning som ska se över lagen om entreprenörsansvar för lönefordringar i bygg- och anläggningssektorn för att se om den fungerar så effektivt som önskas eller om den kan stärkas.

För att få ytterligare verktyg att bekämpa bland annat arbetslivskriminalitet vill regeringen, i enlighet med Tidöavtalet, att all relevant information hos berörda myndigheter ska kunna delas med brottsbekämpande myndigheter för att bekämpa brott, vilket har efterfrågats under en längre tid. Utökade möjligheter till utbyte av information mellan myndigheter är även ett viktigt verktyg för att motverka den organiserade brottslighetens exploatering av arbetskraft.

En utredare har haft i uppdrag att utvärdera möjligheterna till informationsutbyte bland annat för att mer effektivt samverka och kontrollera arbetsplatser i syfte att motverka arbetslivskriminalitet. Regeringskansliet bereder för närvarande de förslag som utredaren lämnade i departementsskrivelsen *Utökat informationsutbyte*.

Anf. 18 JIM SVENSK LARM (S):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på interpellationen och möjligheten att debattera denna fråga.

Jag vill börja debatten med att fastslå att svenska lagar och avtal ska gälla på svensk arbetsmarknad. Det borde vara en självklarhet för alla, men tyvärr får vi återkommande rapporter i medierna om att vissa företag väljer att verka utanför de spelregler som finns. En av de branscher som pekas ut som extra utsatt är just byggbranschen, som vi debatterar i dag.

Varje år genomförs många upphandlingar inom byggbranschen då offentliga verksamheter ska bygga nytt eller renovera. Priserna pressas ofta nedåt i konkurrensen om att vinna upphandlingarna, vilket tyvärr ofta resulterar i att de anställda får betala det yttersta priset genom sämre villkor gällande både arbetsmiljö och löner. Inom byggbranschen finns det dessutom ofta flera entreprenörsled, vilket både bidrar till prispress och gör det svårare att följa upp att de villkor som ställs i upphandlingen följs.

Det finns också stora problem kopplat till arbetskraftsinvandring inom byggbranschen. Att hitresta byggarbetare utnyttjas och tvingas jobba under orimliga villkor är mer eller mindre vardag på många svenska byggen. Det är ingen hemlighet att vi socialdemokrater tycker att det behöver finnas en arbetsmarknadsprövning vid arbetskraftsinvandring.

Arbetslivskriminaliteten har förmodligen funnits länge runt om i samhället, men det är först på senare tid som den har aktualiserats som en het politisk fråga. Artiklar som beskriver hur utsatta människor utnyttjas på bland annat byggen, i städbranschen och på restauranger är något vi får läsa mer och mer om i medierna. Exempel där arbetare har fått sova i

Prot. 2022/23:77

17 mars

Svar på
interpellationer

källaren, betala tillbaka delar av lönen eller arbeta under hemska förhållanden berör oss alla.

Detta är berättelser som gör det tydligt för oss att människor påverkas av den kriminalitet vi pratar om i dagens debatt. Men arbetslivskriminaliteten slår inte bara mot de individer som utnyttjas, utan den slår mot hela samhället. Vi beräknas gå miste om 26 miljarder kronor i skatteintäkter på grund av fuskande företag. Företag som vill göra rätt för sig får konkurrera med dem som fuskar med alltifrån att inte ha en säker arbetsmiljö till hanteringen av skatter och löner.

En viktig del i arbetet mot osund konkurrens är parternas eget arbete. Här pekar Delegationen mot arbetslivskriminalitet ut att just byggbranschen har kommit långt i sin samverkan, men under den senaste tiden har vi kunnat läsa hur något inte står rätt till. Fyra fackförbund har nu valt att lämna samarbetet om sund konkurrens, och tonläget har höjts. Samtidigt riktas kritik mot arbetsgivarorganisationen Byggföretagen från såväl Byggnads som ett stort byggbolag. Kritiken handlar om just arbetslivskriminalitet.

Det är oroande att så allvarlig kritik riktas mot en av parterna på byggmarknaden, för om det är något vi behöver enas i är det arbetet med att stötta seriösa företag som vill finnas på svensk arbetsmarknad – inte de oseriösa företag som utnyttjar arbetare och fuskar.

I dag är det kollektivavtalets dag, herr talman, och att inte beröra vikten av kollektivavtal i denna debatt vore konstigt. Det är nämligen grunden i arbetsmarknadens parterers uppgifter – att teckna avtal för hur villkor, löner och samverkan ska ske inom det avtalsområdet. För oss socialdemokrater är kollektivavtal en bärande faktor på arbetsmarknaden. Vi vill att anställningar ska omfattas av kollektivavtal, vara tillsvidareanställningar och vara på heltid.

Offentliga upphandlingar har som jag nämnde tidigare stor påverkan på byggbranschen. Jag hade gärna sett att vi haft möjlighet att ställa krav på kollektivavtal i upphandlingar som görs av det offentliga, men så länge det inte är möjligt är det viktigt att vi ställer krav på arbetsvillkor vid upphandlingar. Lika viktigt är det dock att ställa krav på lärlingsplatser, vilket Byggnads har lyft flera gånger. Det är självklart viktigt för att framtida byggare ska ha möjlighet att lära sig, men det är också en del i att arbeta bort arbetslivskriminaliteten.

Jag tycker att det är bra att regeringen har gett Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att fokusera på byggsektorn när det gäller styrning och uppföljning, men de kommer inte att presentera något förrän i maj 2024. Avser regeringen att före maj 2024 vidta några åtgärder för att komma till rätta med arbetslivskriminaliteten i byggsektorn till följd av offentlig upphandling?

Anf. 19 LEIF NYSMED (S):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet för svaret. Dock blev jag lite fundersam över hur regeringen prioriterar frågan om ordning och reda på svensk arbetsmarknad.

För ett par veckor sedan stod jag här och debatterade den här frågan med statsrådet Maria Malmer Stenergård, och nu står jag och debatterar arbetsmarknadsfrågor med infrastruktur- och bostadsministern. Den här

viktiga frågan verkar inte ansvariga arbetsmarknadsministrar vilja svara på.

Jag lyssnade på statsrådets svar. Det är bra att de av oss beslutade satsningarna för att bekämpa arbetslivskriminaliteten fortsätter; det handlar bland annat om den myndighetssamverkan som har inletts och de satsningar på arbetslivskriminalitetscenter som det har beslutats om. Jag hoppas att de får resurser och möjligheter att fortsätta det viktiga arbete de gör.

Alla dessa satsningar är viktiga för att kontrollera arbetsplatser, herr talman. Men kontroller sker allt som oftast i efterhand, och då har kriminaliteten redan släppts in på våra arbetsplatser. Mycket av utnyttjandet av speciellt utländsk arbetskraft startade då den tidigare alliansregeringen tillsammans med Miljöpartiet tog bort arbetsmarknadsprövningen av utländsk arbetskraft och lät företagen själva avgöra om de behövde arbetskraft från länder utanför EU.

Ett viktigt steg för att hindra kriminella på svensk arbetsmarknad är att återinföra en arbetsmarknadsprövning för utländsk arbetskraft. Varför vill regeringen och SD inte ens utreda denna fråga? Varför sviker regeringen och SD de företag som är seriösa och efterfrågar detta, som SH Bygg senast gjorde tillsammans med Byggnads, och de ärliga löntagare som sliter för sin brödföda i kampen mot arbetslivskriminaliteten?

Varför sviker ni dem? Jag tycker inte att det här ger något svar på hur ni vill stoppa kriminaliteten innan den kommer in på arbetsplatserna. Kontroller i efterhand är bra, men de är svåra att genomföra.

Anf. 20 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag tackar ledamöterna för engagemanget och frågorna.

Jag tog upp en sak i min inledning som ingen av ledamöterna tog upp. Jag skulle vilja att vi lyfter fram något som har tagits upp under många år, inte minst av myndigheterna i det myndighetsgemensamma arbetet mot grov organiserad brottslighet, nämligen sekretesslagstiftningen. Det handlar om att man ska kunna dela all relevant information.

Här ser jag med stor glädje på all tillit som de socialdemokratiska ledamöterna sätter till mitt och regeringens arbete under de 150 dagar som vi har suttit vid makten. Detta har dock varit ett problem under betydligt längre tid än så. Det finns utpekat i Tidöavtalet att en ny huvudregel i sekretesslagstiftningen ska tas fram, och det är framför allt detta som kommer att göra att myndigheter kan samarbeta med full kraft.

Herr talman! Jag har under många år suttit i riksdagens justitieutskott och har varit ute på många byggarbetsplatser. Jag har fått beskrivet för mig hur svårt det är för myndigheterna att jobba gemensamt när de inte kan dela information. Ett exempel som har nämnts är att man om man kommer ut från tre olika myndigheter behöver prata vid tre olika tillfällen eftersom man riskerar att få ta del av information som man enligt dagens sekretesslagstiftning inte har rätt att ta del av.

Redan innan vi i denna regering tillträdde pekade vi ut i Tidöavtalet att vi behöver ta fram en ny huvudregel i sekretesslagstiftningen, och det arbetet pågår.

Leif Nysmed påstod att ansvariga inte verkar vilja svara på frågor, men det är ju precis tvärtom – detta är en prioriterad fråga för hela regeringen. Om man specifikt pratar om frågor som ligger på migrationsministrarnas bord är det förstås migrationsministern som kommer att komma hit och

svara på frågorna. Om man, som ledamoten Svensk Larm har gjort i dag, ställer frågor om arbetslivskriminalitet inom byggbranschen kommer jag som bostadsminister att vara här och svara på frågor.

Vi jobbar gemensamt och på bred front för att få till det paradigmskifte som verkligen behövs för att utvecklingen ska kunna vändas. Detta arbete har jag redogjort för. En del påbörjades under den förra regeringen. Det som är bra kommer vi förstås att bygga vidare på och växla upp. Det som dock har saknats är en hörnsten i arbetet, nämligen en ny sekretesslagstiftning som möjliggör att myndigheterna delar all relevant information för att de ska ha samma bild och kunna jobba ännu mer gemensamt för att trycka tillbaka den grova organiserade brottsligheten. Detta arbete har vi rivstartat, och mer kommer att ske; det kan ni vara säkra på.

Anf. 21 JIM SVENSK LARM (S):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret, även om det inte riktigt var svar på våra frågor.

Sekretessen är absolut viktig, och det har gjorts en utredning – jag är dock lite osäker på om den har remitterats.

Det är viktigt att vi arbetar brett med dessa frågor för att komma till rätta med det fusk som förekommer hos vissa företag. Det handlar såklart om kontroll och om att de upphandlingsvillkor som ställs också uppfylls, men det går också att göra mycket förebyggande.

En sak som lyfts upp som problematisk är utstationerade arbetare som har ett så kallat A1-intyg. Det är ett intyg som ska visa att arbetstagaren betalar sociala avgifter i sitt hemland i stället för här i Sverige. Om intygen är falska kommer arbetsgivaren undan de sociala avgifterna. Detta får såklart påverkan på konkurrensen med företag som gör rätt för sig.

Försäkringskassan fick av den förra regeringen i uppdrag att redovisa hur de jobbar med de så kallade A1-intygen och att lämna förslag på åtgärder för att komma till rätta med problemet. Under förra året lämnade Försäkringskassan sin rapport om A1 med förslag på åtgärder. De pekar på att detta är något som berör flera myndigheter och att det därför är viktigt med samverkan mellan myndigheterna. Detta bör nu kunna ske mer effektivt med de center som har börjat byggas upp. Det är viktigt att regeringen skyndsamt bereder de förslag som har lämnats i denna rapport.

Även Byggnads lyfter fram problemen med A1-intygen. Det går inte att kontrollera deras äkthet. Byggnads stöter ofta på fall där intygen är kopierade. Det kanske vore lämpligt att se över ett gemensamt system i hela EU för att kontrollera om A1-intygen är korrekta.

Vi har under de senaste månaderna sett hur antalet konkurser har ökat. Byggbranschen är en av de branscher som drabbats hårdast. Nu är det därför viktigt att vi gör allt vi kan för att få bort den osunda konkurrensen. I mitt förra inlägg pratade jag om vikten av parterna, men jag vill även lyfta fram myndigheternas ansvar.

I december lämnade Boverket sin rapport *Uppdrag att motverka arbetslivskriminalitet, fel, brister och skador inom byggsektorn*. Boverket har under arbetet samlat aktörer i byggsektorn och har lämnat förslag på långsiktiga åtgärder för att stärka myndigheternas arbete för att bidra till en sund byggsektor. Jag hoppas att regeringen lyssnar på Boverket för att se hur det går att ta detta vidare.

Men det som diskuteras mest när det gäller myndigheternas ansvar är de regionala center mot arbetslivskriminalitet som just har öppnat i Umeå och Göteborg. Fler center ska också öppna under året. Här samlas nio myndigheter för att gemensamt arbeta. En viktig del som har diskuterats, och som jag tror att regeringen bereder, är frågan om sekretess. Hur ska vi undanröja de hinder som finns mellan myndigheter för att myndigheterna på ett effektivt sätt ska jobba tillsammans?

Herr talman! I slutet av februari publicerades en nyhet om att en av Byggnads ombudsmän hade blivit överfallen utanför sitt hem. Ombudsmannen jobbade bland annat med att förhandla med företag som inte betalade ut rätt löner. Det är inte svårt att börja tänka att det finns en koppling mellan arbetslivskriminalitet och detta överfall. De som tjänar pengar på arbetslivskriminaliteten har nära koppling till organiserad brottslighet, vilket gör det extra angeläget att motarbeta detta.

Arbetslivskriminaliteten är ett komplext problem som berör många myndigheter och departement. Som jag nämnt tidigare härrör mycket av byggbranschens problem från offentliga upphandlingar. Där pressas priserna ned av oseriösa aktörer som kommer in. I slutet av kedjan står arbetare som får betala det yttersta priset med sin arbetsmiljö och sämre villkor.

Jag tror att detta skulle vara lättare att komma ifrån om vi skulle ställa krav på kollektivavtal vid upphandlingar. Jag vill därför i dag, på kollektivavtalets dag, fråga regeringen om man kommer att arbeta för att göra det möjligt att ställa krav på kollektivavtal vid upphandlingar vid nybyggnation och renovering.

Anf. 22 LEIF NYSMED (S):

Herr talman! Statsrådet säger att regeringen har rivstartat. Med rivstart menas att man har rivit upp den utredning som skulle titta på arbetsmarknadsprövning för utländsk arbetskraft. I stället föreslås ett lönegolv.

Jag vill fråga statsrådet hur ett lönegolv som är fullt med undantag kommer att förhindra arbetslivskriminalitet. Som ombudsman på Byggnads, som jag nu är tjänstledig från, har jag sett – och jag ser fortfarande – hur utländska arbetstagare som suttit i en svår situation och inte varit fria har fått betala tillbaka stora delar av den lön som de har fått till arbetsgivaren efter att den har utbetalats för att det ska se bra ut på papperet när exempelvis Byggnads eller myndigheter gör kontroller.

Hur ska man kunna komma till rätta med detta med alla de undantag som kommer att finnas när det gäller det lönegolv som regeringens utredning ska ta fram? Regeringens utredning riskerar att bli ihålligare än en schweizerost, och jag hävdar att undantag är alla oseriösa företagens bästa vän.

Jag har i fyra år följt Ekobrottsmyndighetens granskning av ett stort svenskt byggföretag som har haft arbetskraft utan tillstånd att arbeta i Sverige. På grund av att det finns så många undantag har Ekobrottsmyndigheten haft problem att visa att dessa inte har haft denna rätt. Om till exempel en belarusisk arbetare är sambo med en EES-medborgare och denne EES-medborgare arbetar i Sverige får den belarusiske arbetaren följa med. Det är märkligt, och det är svårt att utreda i efterhand.

Kontroller är bra, men vi måste stoppa kriminaliteten innan den kommer in på arbetsplatsen. Då är möjligheten till arbetsmarknadsprövning för utländsk arbetskraft så himla viktig, och därför bli jag besviken när reger-

ingen och SD tar bort denna möjlighet utan att ens utreda den. Hur svårt kan det vara att ta reda på hur det är och vilka fördelar och nackdelar det finns?

Återigen: Varför sviker regeringen och SD seriösa företag och ärliga löntagare i kampen mot arbetslivskriminaliteten?

Anf. 23 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! En fråga som Jim Svensk Larm tog upp handlade om parterna. Myndigheterna som samverkar mot arbetslivskriminalitet har träffat en överenskommelse om partssamverkan med Svenskt Näringsliv och LO. Centralt beslutades att inrätta en nationell strategisk grupp bestående av representanter från båda organisationerna och de deltagande myndigheterna. Skatteverket är sammankallande. Myndigheterna och arbetsmarknadens parter har valt ut byggbranschen som en pilotbransch för samverkan, och här pågår arbete.

En av de frågor som lyfts fram inom partssamverkan och detta pilotprojekt är kommunernas möjlighet till strategisk styrning av sitt inköpsarbete för att motverka arbetslivskriminalitet.

Regeringen arbetar för att påskynda utvecklingen av en mer ändamålsenlig styrning och organisering av inköpsverksamheterna, bland annat genom uppdraget till Upphandlingsmyndigheten. Som jag sa i min inledning fick myndigheten i årets regleringsbrev ett treårigt uppdrag att särskilt fokusera på bygg- och anläggningssektorn när det gäller styrning och utveckling av inköpsarbetet.

Etableringen av arbetslivskriminalitetscenter kommer att fortsätta under 2023. Vi arbetar offensivt och förstärker offensiven mot kriminaliteten. Det är en viktig del i att ge arbetstagare ett socialt hållbart arbetsliv, och offensiven mot arbetskriminalitet på hemmaplan fortsätter därför. De nio myndigheter som samverkar i arbetet täcker många stora och viktiga samhällsfunktioner för att ta ett helhetsgrepp och ge ett helhetsperspektiv.

Ledamoten ställde åter frågan om sekretesslagstiftning. Vi är på gång att göra den både bredare och betydligt mer användbar, till skillnad från den förra regeringen. Ni hade makten i åtta år men står fortfarande här och pratar om det. Om det på allvar var en viktig prioritering hade vi kunnat förvänta oss lite högre framdrift i att få till ett system för det alla lyfter fram som det stora problemet: att olika myndigheter inte kan dela information när de ska jobba gemensamt för att trycka tillbaka grov organiserad brottslighet.

Så till frågan om regeringens utredning om skärpta villkor för arbetskraftsinvandring. Den 17 februari beslutade regeringen om tilläggsdirektiv till utredningen om en behovsprövad arbetskraftsinvandring. Syftet är dels att skärpa villkoren för arbetskraftsinvandring, dels att främja högkvalificerad arbetskraftsinvandring. Sverige ska värna och förbättra reglerna för kvalificerad och högkvalificerad arbetskraftsinvandring. För såväl seriösa företag som arbetstagare är det viktigt att kriminalitet och fusk som är kopplad till arbetskraftsinvandring bekämpas med full kraft, som min kollega migrationsministern sa när detta presenterades.

Leif Nysmed och andra intresserade kan ta del av detta tilläggsdirektiv. Det handlar inte om en schweizerost utan om att på allvar få bukt med problemet, inte bara med ord i riksdagens kammare utan också i handling

i verksamheterna som jobbar med detta. De kommer att få betydligt bättre verktyg, vilket nu bereds i hög takt hos regeringen.

Prot. 2022/23:77
17 mars

Anf. 24 JIM SVENSK LARM (S):

Herr talman! Jag är lite osäker på om jag ska tacka statsrådet för svaren, för jag fick inga svar på mina frågor. Han tolkade dock några av mina resonemang som frågor, men jag ställde inga frågor om arbetslivskriminalitetscenter eller sekretess utan lyfte upp vikten av dessa.

Däremot ställde jag en fråga om regeringen avser att göra det möjligt att ställa krav på kollektivavtal, men det fick jag inte svar på. Kollektivavtal är viktigt på svensk arbetsmarknad, och seriösa arbetsgivare tecknar kollektivavtal. Statsrådet säger att man ska bekämpa arbetslivskriminalitet med full kraft men säger inget om kollektivavtal vid upphandling.

I det delbetänkande som Delegationen mot arbetslivskriminalitet presenterade i februari fanns förslag på förändringar. Bland annat pekar man på kvaliteten i det utstationeringsregister som finns. Här kommer vi in på det statsrådet sa om vikten av att kunna utbyta information mellan myndigheter. Detta register håller så låg kvalitet att det inte går att använda för samkörning. Ett sådant här register är ett viktigt verktyg för andra nordiska länder för att komma åt den utstationerade arbetskraft som utnyttjas.

Jag vet att delbetänkandet kom ganska nyligen, men jag hoppas att regeringen behandlar förslagen snabbt. Som statsrådet säger är det viktigt att myndigheterna har god samverkan och att den information som finns är hög kvalitet.

Jag avslutar med att tacka statsrådet för debatten. Arbetslivskriminalitet har ingen plats i vårt samhälle. Vi måste arbeta brett för att komma åt detta problem, och jag är säker på att vi kommer att fortsätta att diskutera dessa frågor under mandatperioden.

Anf. 25 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Låt mig inleda med att tacka Jim Svensk Larm för interpellationen och debatten. Det är positivt att vi har en bred uppslutning över partigränserna om vikten av att bekämpa arbetslivskriminalitet.

Om jag minns rätt sa ledamoten i sitt första inlägg att på svensk mark ska svenska lagar gälla, och det håller jag med om till hundra procent.

Det är viktigt att vi jobbar brett, hårt, effektivt och med full kraft. Den förra regeringen startade upp en del bra saker, och dem kommer vi att fortsätta att jobba med och öka takten. Vi kommer också att ta itu med de luckor som finns. Det gäller framför allt sekretesslagstiftningen, och här verkar det finnas en samsyn.

Jag räknar därför med ett starkt stöd när vi lägger fram de förslag som nu bereds i Tidöavtalets riktning: att ta fram en ny huvudregel i sekretesslagstiftningen. Då kan vi på allvar se till att myndigheter kan dela den information som behövs för att de gemensamt ska kunna jobba mer strategiskt och med full kraft för att säkerställa det som ledamoten sa om att på svensk mark ska svensk lag gälla.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Svar på
interpellationer

§ 9 Svar på interpellationerna 2022/23:241 och 245 om Trafikverkets planering av kapacitet och järnvägsunderhåll

Anf. 26 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Patrik Jönsson har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att leveransen av tåglägen till tågföretagen ska göras enligt stipulerade tider. Daniel Helldén har frågat mig om jag tänker vidta några åtgärder för att banunderhåll ska planeras i tid och att resenärerna ges möjlighet att med god framförhållning planera sitt tågresande samt vilka åtgärder jag tänker vidta på kort respektive lång sikt. Jag väljer att svara på frågorna i ett sammanhang.

Trafikverket är infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten och ansvarar inom ramen för gällande författningar för planering av tågtrafik och planering av banarbeten. Trafikverket har att följa de bestämmelser som följer av det så kallade SERA-direktivet och järnvägsmarknadslagen.

Jag kan konstatera att införandet av ett nytt planeringssystem har medfört problem i Trafikverkets planeringsarbete. Det nya systemet är en av de största förändringarna som skett inom järnvägsbranschen på väldigt länge. Det är en viktig omställning. Samtidigt är det mycket bekymmersamt att järnvägsföretagen fått det svårt att planera för sin verksamhet med negativa konsekvenser för resenärer och transportköpare.

Transportstyrelsen har genomfört tillsyn och i juni 2022 beslutat om ett föreläggande till Trafikverket med anledning av Trafikverkets problem att hålla utsatta tidsfrister i revisionsprocessen. Transportstyrelsen konstaterar i sin tillsyn att Trafikverket inte följer villkoret om 18 veckors framförhållning vid revisioner av tågplanen. I februari 2023 beslutade Transportstyrelsen om ett nytt föreläggande till Trafikverket att åtgärda brister i kapacitetstilldelningsprocessen.

Trafikverket gör nu en kraftsamling för att komma till rätta med problemen. Trafikverket och leverantören av det nya planeringssystemet arbetar med att förbättra prestandan i systemet. Trafikverket ser även över de interna arbetssätten, och de förstärker med personal. Trafikverket har löpande en dialog med järnvägsbranschen om framdrift och de olika åtgärder som vidtas.

Jag kommer att följa Trafikverkets arbete med att förbättra och utveckla kapacitetstilldelnings- och revisionsprocessen. Jag kommer även att följa Transportstyrelsens löpande tillsyn av järnvägsmarknaden. Det är av stor betydelse att Trafikverket förbättrar framförhållningen i planeringen av banarbeten och tilldelning av kapacitet.

Anf. 27 PATRIK JÖNSSON (SD):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Ja, frågan om MPK, marknadsanpassad planering av kapacitet, förefaller att bli en följetong. Järnvägsföretagen ska få sina tåglägen bekräftade minst 18 veckor innan, men med mindre än tre veckor till påsk går det fortfarande inte att boka biljetter på många avgångar. Det är samma misslyckande från Trafikverket som i julas. Det är en högst olycklig situation som vi hamnat i här, eller snarare ett haveri, där både resenärerna och järnvägsföretagen drabbas som följd av att det inte går att boka resor i tid. Resenärerna blir i många fall tvingade att välja bilen eller flyget som sitt

alternativ i stället för tåget, och det minskar intäkterna för järnvägsföretagen. Det kan även slå på längre sikt: Vid nästa resa kan man mycket väl välja bort tåget för att man upplevde det som så struligt att boka biljetter att man inte tycker att det är ett aktuellt alternativ att ta tåget. Lägg därtill risken att tåget blir försenat eller att man kanske måste byta till en resa med buss – och då har med sig en massa packning – på grund av att det pågår ett banarbete.

Herr talman! Detta projekt sjösattes innan Andreas Carlson tog vid som minister och ligger förra styret till last. Men det hamnar ändå i ministerns knä att lösa problemet. Det jag tycker är anmärkningsvärt är hur Trafikverket har hanterat hela implementeringen av systemet MPK.

Herr talman! När vi var på besök hos Trafikverket i Solna för några månader sedan vidgick man där att man, trots sin vetskap om att det skulle bli stora problem om systemet togs i drift eftersom systemet inte är färdigutvecklat, väljer att avstå från att skjuta upp införandet. Jag måste säga att här visar Trafikverket på en anmärkningsvärt arrogant attityd. Det var inte mer bråttom än att en implementering kunde anstå till nästa tidtabellsskifte i december i år. Det är tur att inte Nasa resonerar likadant när man ska skjuta upp en rymdraket: Vi vet att den kommer att störta, men det är viktigare att vi håller den bestämda tidsplanen. Det är för mig ett helt obegripligt resonemang. Det har tagit runt sex år att utveckla systemet; då är det väl bättre att det tar sju år och fungerar än att det tar sex år och inte fungerar?

Till själva frågan: Avser statsrådet att vidta några åtgärder för att leveransen av tåglägen till tåg företagen ska göras enligt stipulerade tider? Även Transportstyrelsen har ålagt Trafikverket ett vite om 3 gånger 8 miljoner om man inte löser problemet, men vilken nytta gör det egentligen gentemot en anslagsmyndighet?

Jag undrar om ministern har avkrävt Trafikverket en åtgärdsplan med en tidsplan för när problemet ska vara avhjälpt? För när Trafikverket var hos oss på utskottet för drygt en vecka sedan presenterades ingen sådan, och jag måste säga att det hela kändes lite svajigt från deras sida, minst sagt. Det går just nu åt stora ansträngningar av manuellt arbete för den inte alltför stora grupp av tidtabellsplanerare som Trafikverket besitter, på grund av att man valt att ta i drift ett icke färdigt system där det kan ta fem minuter bara att ladda upp en enkel grafisk tidtabell.

Lägg därtill att systemet enligt Trafikverket är behäftat med massor av buggar. Det nöter ut Trafikverkets personal och kapacitet.

Herr talman! Vad jag kan höra av ministerns svar avser ministern att ”följa Trafikverkets arbete med att förbättra och utveckla kapacitetstilldelnings- och revisionsprocessen”, och det är ju en sak, men jag efterlyser skarpare åtgärder än så.

Tidsplan, redovisning av åtgärder och kontinuerliga avstämningar för att säkerställa att tidsplanen hålls. Ett sådant svar hade varit lite mer önskvärt. Ser ministern inte ett behov av skarpare åtgärder?

Anf. 28 DANIEL HELLDÉN (MP):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret på min interpellation!

Det är i dag tre veckor till påskafton. Det är två veckor tills södra Sverige går på påskledighet. En stor del av svenska folket vill ta järnvägen under påskledigheten för att kunna ta sig fram på ett bra och smidigt sätt

som är tillräckligt ekonomiskt hållbart och även miljömässigt hållbart. Så sent som för en vecka sedan gick det nästan inte alls att beställa några biljetter över påsk. Och i går gavs för hälften av alla tåglägen informationen ”banunderhåll planeras”. Några veckor före påsk går det inte att planera sin påskresa. Allmänheten kan inte veta att den kan komma till släkt och vänner eller beställa en semester i fjällen eller för den delen boka ett hotellrum i Stockholm, Göteborg eller Malmö för att se de städerna.

Detta är helt orimligt, herr talman! Vi kan inte ha det på det här sättet. Det är inte värdigt ett modernt land att medborgarna inte med rimlig framförhållning kan veta om de på semestern kan resa någonstans. Vi vet i dag att om man väljer flyget, till exempel, kan man oftast boka biljetterna ett år innan. Väljer man att ta bilen i stället behöver man inte planera alls. Och det är just dessa transportsätt som vi vill bli av med eller minska, men framför allt är det många som behöver just järnvägen eftersom det finns en massa platser dit man inte kan ta de andra transportmedlen.

Trafikverket är ansvarigt, och utöver detta är ministern ytterst ansvarig. Trafikverket säger att de arbetar med frågan, att de har läget under kontroll och att det blir bättre. Men varje gång som Trafikverket säger att det ska bli bättre och att de har läget under kontroll får vi besked om att det blir värre. Det blir hela tiden värre. Nu har vi påsken 2023 då man inte kan beställa biljetter. Snart har vi sommaren 2023 då man inte kommer att kunna beställa biljetter i tid. Vi hade påsk, sommar och höst 2022 då det inte gick att beställa biljetter i tid, och samma sak 2021. Det här håller inte! Något måste göras, något mer radikalt, för att vi ska komma bort från de här problemen.

När det gäller vad det här får för effekter är det intressant att statsrådet nämnde den rapport som Transportstyrelsen tar fram när de gör sina genomgångar och analyser av det här och utdömer viten.

I den står det tydligt att när biljetterna presenteras tätt inpå trafikstart, alternativt att transportköparen inte kan få sin logistikkedja fastställd i rimlig tid, innebär det en risk för att köparna väljer andra transportmedel. Vidare står det att det, förutom de kortsiktiga negativa effekter detta får på nyttan liksom på köparen och aktörernas ekonomiska resultat, finns en risk för mer långsiktiga effekter där köparna ändrar sitt beteendemönster och väljer andra trafikslag i framtiden.

Detta är inte acceptabelt, och här måste Trafikverket göra något. Det här har inget att göra med MPK, marknadsanpassad planering av kapacitet, som infördes i vintras, utan problemet har funnits längre än så. Det finns ett systemfel här. Jag undrar: Har statsrådet någon lösning på detta mer än att följa Trafikverkets arbete?

Anf. 29 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Tack, interpellanterna, för engagemanget! Er beskrivning av problembilden är i huvudsak densamma som min – där är vi eniga. Alla vi som sitter i kammaren här i dag är eniga när det gäller problemet och också om angelägenheten av att det löses. Det är av stor betydelse att Trafikverket förbättrar framförhållningen vid planeringen av banarbeten och tilldelningen av kapacitet.

I mitt svar att jag kommer följa Trafikverkets arbete med att förbättra och utveckla kapacitetstilldelnings- och revisionsprocessen ingår förstås att följa den mycket noga i den myndighetsdialog som man som statsråd kan ha.

Den organisation vi har i vårt land, som har tjänat Sverige väl, är att det är myndigheterna som har ansvaret. I detta fall har de ett lagbundet ansvar som de har brutit emot. En annan myndighet, Transportstyrelsen, har granskat detta och har i sin tillsyn kommit fram till de slutsatser som Daniel Helldén redogjorde för. Detta är mycket allvarligt.

Hur ska det lösas? Detta är ett problem som båda interpellanterna är inne på och som har byggts upp under lång tid. En viktig del är järnvägsunderhållet, att ha ett förebyggande underhåll och att planera för det på ett annat sätt. Vi ser att underhållet av järnväg har varit eftersatt. Det har kommit ikapp lite grann de senaste åren jämfört med vägunderhållet, men samtidigt har anläggningsmassan och trafiken ökat, mycket tack vare att järnväg och tåg är ett populärt färdmedel i dag.

Man ska kunna lita på att man kan boka en biljett och därefter självfallet på att tågen går som de ska och i tid. Här finns mycket att göra, och underhållet, som har varit eftersatt, behöver prioriteras.

Jag förväntar mig att Trafikverket arbetar så hårt de bara kan, och det gör de. I vår dialog har de försäkrat att de gör en kraftsamling. Jag har förstås också en dialog med branschen och de järnvägsföretag och tågforetag som är drabbade, både de större aktörerna och den branschorganisation som representerar de mindre aktörerna.

Precis som beskrivs har vissa, inte minst SJ, valt att avvakta med att sälja biljetter inför påskresandet. Förseningarna påverkar även järnvägsföretagens verksamhet när det gäller att planera omlopp för både personal och fordon, och Trafikverket har fått kritik från branschen som vi har kunnat ta del av i medierna. Det är alltså inte bara vi tre här i kammaren i dag som är eniga om att detta är ett stort problem som behöver lösas.

Jag försäkrar mig om att Trafikverket, som är den ansvariga myndigheten, gör det de kan och det som krävs för att få bukt med problemet, och som jag sa kommer jag att fortsätta att följa detta mycket noga. Jag ser fram emot en god dialog med riksdagens trafikutskott och de ledamöter som jag vet är engagerade i frågan.

Självklart ska man, som Daniel Helldén var inne på, kunna lita på att man kan boka biljetter. Tåget är ett väldigt populärt färdmedel, och det blir en del av själva resandet som man, som nu, riskerar att inte kunna genomföra när det inte går att boka biljetter. Detta är allvarligt, och jag förväntar mig att Trafikverket gör allt de kan för att lösa problemet.

Anf. 30 PATRIK JÖNSSON (SD):

Herr talman! Jag är helt övertygad om att vi här i kammaren såväl som vår riksdag och branschen är besjälade och att även Andreas Carlson är besjälad av att problemet löses, inte tu tal om det.

Det har blivit mycket sämre sedan MPK infördes. Det fanns såklart problem tidigare, men det eskalerade när man införde ett system som inte fungerar. Det säger sig självt att vi då ofrånkomligen får jättestora problem, inte bara för persontrafiken utan även för godset. Det talas inte så mycket om det, men även där brottas såklart företagen med problem med sina tåglägen.

Ministern nämnde att vi är på väg att få en minskad underhållsskuld, men siffrorna säger faktiskt det motsatta, att den är på väg att öka. Anläggningsmassan kanske har ökat, men det är högst marginellt. Det är väldigt lite ny järnväg i relation till befintlig järnväg, och vi har fått mycket lite ny väg jämfört med vad vi besitter.

Det är klart att det inte är så lätt för en minister. Det säger sig självt att det inte är ministrarnas uppgift att lösa problemet handgripligen. Det går såklart inte att rätta till buggar eller gå in och detaljstyra hur man ska personalplanera på Trafikverket, utan det åligger generaldirektören och cheferna därunder. Men jag menar att vi borde avkräva ett högre tryck på Trafikverket att lösa detta. Vi bör få en plan och en detaljerad redovisning av vad som har gjorts, vad som kommer att göras och när det beräknas vara färdigt.

Som Daniel Helldén från Miljöpartiet sa har man en helt annan framförhållning i till exempel flygbranschen. Där finns visserligen inga banarbeten eller arbeten på väg, men man kan boka resor ibland till och med upp till ett år innan. En sådan planeringshorisont finns inte alls för resenärerna på järnvägssidan.

Min uppfattning är att Trafikverket har blivit alldeles för stort och har tappat lite av sin själ, som fanns på Vägverkets och Banverkets tid. Det är en svårstyrd koloss, där antalet anställda har ökat med mer än 50 procent sedan verket bildades den 1 april 2010. Lika många personer som arbetar ute i spåren har försvunnit sedan 2000, och det är klart att man får mer administration och mindre underhåll, planering och så vidare då.

Man har svårt att lägga resurserna på rätt ställe. Trafikverket är helt enkelt för svårstyrt. Det är därför Sverigedemokraternas vilja att man åter delar upp det i ett vägverk och ett banverk. Jag hoppas att vi sedermera får ministrarnas och regeringens stöd för detta och att vi kan återta underhåll från Infranord och Svevia i egen regi så att verket kan få in mer kompetens och behålla eller, som det var förr i tiden, få nya karriärvägar för folk som har jobbat inom branschen och som kan sin anläggning.

Jag tänkte upprepa frågan, om det inte finns en poäng med att sätta lite hårdare press på Trafikverket och om ministern, som ska följa detta, kanske kan ta en funderare på om det finns något mer vi kan göra från styrets sida. Finns det något vi kan göra som ålägger Trafikverket att ha en styrning, en tidsplan och en åtgärdsplan?

Anf. 31 DANIEL HELLDÉN (MP):

Herr talman! Det är uppenbart att saker och ting inte fungerar. Det är uppenbart att det är många som lider av detta, inte minst alla tågresenärer. Vi vet också att vår turistbransch lider av problemen, nu under påsken och under sommaren. Man kan prata med aktörer uppe i fjällvärlden, inte minst Svenska Turistföreningen, som har enorma problem när det gäller sommaren. Folk vill veta hur de ska göra. Det handlar om de områden där det inte ens går att använda något annat transportsätt utan helt orimliga restider och kostnader. Det gör att denna verksamhet helt enkelt inte fungerar som den ska. Det måste åtgärdas.

Det ska vara 18 veckor för planeringen. Det är lagstadgat och reglerat gentemot EU. Det är därför märkligt att vi har ett trafikverk som inte kan klara av det. Det får stora konsekvenser i hela landet.

Varför sker detta? Ledamoten Patrik Jönsson pratade om att det kan vara Trafikverket som har en orimlig organisation och inte får ordning på det. Det är kanske någonting som behöver göras där. Jag tror inte att det har att göra med det nya planeringssystemet. När det någon gång fungerar kanske det kan vara detta som reder upp allting.

Det verkar inte heller vara en ekonomisk fråga. Många säger att om det tillförs mer pengar kan man kanske göra underhållet nattetid och så vidare. Men Trafikverket skickar ju tillbaka pengar. Regeringen säger i alla fall att underhållspengarna inte behövs. Man har lagt dem på vägarna i stället – 750 miljoner kronor. Vad som är hönan och vad som är ägget här kan vara en intressant fråga att fördjupa sig i.

Jag tänker också på att vi har enormt många fler tåg som rullar på vår räls nu än vi hade för 10–20 år sedan – regionaltåg, fjärrtåg, godståg och så vidare – och vi vill ha in ännu fler. Vi vet att det är ett problem att underhålla när vi har så mycket trafik. Det kan vara en aspekt i fråga om detta. Då tänker jag osökt på nya stambanor i södra Sverige. Vi vet att den södra stambanan kommer att få stora problem när det öppnas upp för ny trafik från kontinenten och när Sverige ska ha mer persontrafik, mer regionaltrafik och mer godstrafik. Samtidigt vet vi att det behövs ett stort underhåll i vissa delar för att få rimliga hastigheter, och man behöver sannolikt bygga om spåren.

Statsrådet har under många år propagerat för nya spår i södra Sverige som ett sätt att få till en regional utveckling, en bra arbetsmarknadsregion och ett hållbart resande för alla som vill resa, så att de inte behöver stå och frysa ute efter järnvägsrälsen när tågen inte kommer.

För att detta ska ske behöver vi bygga ny räls även i södra Sverige, precis som sker i norra Sverige. I vissa delar behövs det ännu mer. Vi behöver ny kapacitet och nya bra banor som gör att man också kan göra underhållet på ett effektivt sätt, så att man inte hela tiden hamnar i sådana här problem. Det skulle sannolikt göra det lättare för Trafikverket med underhållet, bortsett från att de har andra typer av problem.

Det brukar sägas att det tar lång tid att bygga nya stambanor, och det är sant. Utanför Stockholm byggs Förbifart Stockholm – två mil motorväg för en enorm massa pengar. Det tar 18 år att bygga den. Det är ingen som säger att det är lång tid.

Anf. 32 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag vill inleda med att kommentera det som jag sa med anledning av Patrik Jönssons inlägg just kring järnvägsunderhållet. Min poäng var att det i förhållande till vägunderhållet har sett något bättre ut när det gäller järnvägsunderhållet där man har satsat något mer. Men det finns fortfarande en underhållsskuld som är betydande och som är väldigt viktig att prioritera, beta av och jobba ikapp. Det är också viktigt att jobba mer med ett förebyggande underhåll – ett planerat underhåll. De underhållsinsatser som i dag görs räcker inte ens för att bibehålla den standard som finns i dag. Det blir gradvis, och tyvärr i ganska hög takt, sämre på både väg och järnväg. Detta är en prioriterad fråga för regeringen. Och de insatser som görs ska göras för att framför allt underlätta för arbetspendling och godstrafik. Därför vill jag tacka Patrik Jönsson för att han just nämnde godset.

Av de transportköpare som jag nämnde, och tåg företag, som i dag drabbas finns det väldigt många godsleverantörer som är riktigt illa ute. Också branschorganisationen Tåg företagen lyfter fram vad det innebär för dem. Det sker i ett läge då vi ser en explosionsartad nyindustrialisering i de norra delarna av vårt land, där tåget är en väldigt viktig del för att ge möjlighet till den gröna omställning som är viktig att påskynda snarare än att sätta käppar i hjulet för, vilket bristande underhåll och kapacitet kan leda till.

När MPK, själva systemet som Daniel Helldén var inne på, är utrullat och fungerar är det en viktig del i att faktiskt få en bättre anpassad tilldelning. Trafikverket byter ut ett gammalt planeringssystem till ett mer modernt och digitaliserat system med nya verktyg och gemensamt gränssnitt inom branschen. Syftet är att det ska bli enklare att planera och ansöka om tider på spåret, och det ska bidra till att järnvägen nyttjas på ett bättre sätt. När detta är utrullat och på plats är syftet alltså att det ska bli på det sättet.

Detta systemstöd har utvecklats under lång tid. Införandet har skett i tre etapper. Den första sju sattes våren 2021, och den tredje sju sattes i december 2022.

Men problemen som också denna debatt synliggör är större än så, och det är dessa problem som vi gemensamt behöver se till att ta oss an. Det jobbar vi med. Självklart ska vårt eget trafikverk leva upp till den svenska lagen, och denna planering ska vara tillgänglig 18 veckor innan enligt kraven i SERA-direktivet. Det är någonting som jag förväntar mig att Trafikverket jobbar hårt med, och jag vet att de gör det.

Ledamoten Jönsson tyckte att vi ska fundera på om det finns något mer som vi kan göra. Det gör vi, och vi har en nära dialog. Vi följer, som sagt, detta. Det innebär inte ett passivt följande utan ett aktivt. Vi ser om det finns några hinder. Men det som nu är viktigt är att Trafikverket anställer folk. Det är också en startsträcka för just utbildning, och de arbetar med detta. Det har jag försäkrat mig om. Och vi kommer givetvis att fortsatt följa detta.

När det kommer till kapacitet är det viktigt att när det gäller underhållet, som Daniel Helldén var inne på och som vi har haft en debatt om tidigare, titta på var flaskhalsarna finns. Det är detta uppdrag som Trafikverket har att förbereda i Skåne inför öppnandet av förbindelsen Fehmarn Bält. Det diskuterade jag i måndags när jag var på Öresundsbron och träffade vd:n för Öresundsbrokonsortiet. Jag kan återkomma till mer kring detta i mitt nästa inlägg.

Anf. 33 PATRIK JÖNSSON (SD):

Herr talman! Som ministern sa anställs det folk. Egentligen är det lite sorgligt. Jag talade ju nyss om hur mycket Trafikverket har svällt med enorma mängder anställda utan att den nya personalen fixar en enda befästning, byter en enda TTK eller justerar en enda lits på kontaktledningen – ingenting sådant. Det är i princip mest administrativ personal, som inte producerar någonting som gör att underhållet blir bättre.

Detta är inte det första misstaget från Trafikverket. Vi har sett otaliga rapporter från Riksrevisionen där Trafikverket kritiserats ur olika vinklar. Underhållsskulden växer på både väg och järnväg. För några år sedan kunde man skicka hem runt 500 järnvägstekniker över dagen då det uppstått ett budgetöverskridande. Listan kan göras lång, och det handlar om rälsbrickor i mängder, dålig vinterväghållning och kostnadsöverskridanden.

Här handlar det om ett nytt datasystem, och själva systemet i sig har varit behäftat med många brister. Det har Trafikverket redogjort för hos oss i trafikutskottet.

Jag kan jämföra med hur det var att vara eldriftsledare under drygt tio år på Trafikverket och Banverket. Då fick vi ett helt nytt system som var likadant för hela landet – GELD, gemensamt eldriftsledningssystem – i stället för att ha åtta olika. Det provades rigoröst innan det sattes i drift. Det var en helt annan attityd. Man provade och torrkörde systemet så att det verkligen fungerade. Det har varit ett jättebra system. Men här gör man tvärtom. Jag tycker att detta vittnar inte bara om att vi har problem med en stor och otymplig organisation utan också om att vi har ett attitydproblem. Man väljer att sjösätta ett system som man vet inte fungerar. Jag tycker att det är klandervärt agerat av Trafikverket.

Jag hoppas att vi kan följa upp detta och att vi får en bättre framdrift från Trafikverket.

Anf. 34 DANIEL HELLDÉN (MP):

Herr talman! Det var lite synd att statsrådet inte hann komma längre in i frågan om nya spår som en del av lösningen på de problem som vi kan se hos Trafikverket när man ska åka tåg.

Det är otroligt sorgligt att vi ser det i dag. Svenskarna vill åka tåg. De vill göra det när de arbetspendlar, när de är på affärsresor och när de har sina semesterresor, men de kan inte få till det.

Det är enklare om man arbetspendlar. Då är det inte så noga. Man är inte fler som ska åka, och det är lättare att få biljetter och så vidare. Men för turistresandet och alla som ska göra saker och ting över påsk, sommaren och så vidare får vi problemet att tilltron minskar.

Det går så snabbt när det inte fungerar. Man slutar att se det som ett alternativ. Då hamnar vi i att människor sitter hemma. Det kan de ju göra. Det är oftast trevligt också hemma. Men vi vill att människor ska kunna förflytta sig på ett bra sätt runt om i landet för att utnyttja de fantastiska möjligheter som finns här, inte minst inom turistnäringen, eller för att hälsa på släkt och vänner.

Att Trafikverket inte kan klara av det ställer till det för hela nationen. Så kan vi inte ha det. En viktig lösning långsiktigt är att vi bygger nya spår. Södra stambanan behöver till exempel nya spår. Det kan göra att vi också kan underhålla de gamla spår vi har och bygga ut dem.

Vi behöver fortsätta med de utbyggnader som sker i norra Sverige. Ostkustbanan är till exempel helt nödvändig för att få ordning på de sakerna. Det har varit stora problem att beställa biljetter norrut, till Oslo och så vidare.

Här finns det mycket för statsrådet att göra, trots att det egentligen är Trafikverket som i grunden är ansvarigt för de frågorna. Jag skickar med det till statsrådet. Gör mer på spårområdet!

Anf. 35 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Tack för debatten om två angelägna interpellationer! Vi kommer att ha stor anledning att återkomma både i trafikutskottet och mellan samarbetspartierna. Jag ser fram emot det samarbetet.

Prot. 2022/23:77
17 mars

Svar på
interpellationer

När det gäller frågan om kapacitet är det nya systemet till för att utnyttja den kapacitet som redan finns. Den måste också underhållas på ett bättre sätt än vad vi gjort tidigare. Det har tidigare varit nedprioriterat.

Man har talat ganska snabbt om nya spår som ligger långt fram i tiden. Jag menar att man har missat det väsentliga i att underhålla det vi redan har. Det är också därför som det krävs en omläggning.

Det synliggjordes vid mitt besök på Öresundsbron. I Trafikverkets remiss till nationell plan fanns det tre förhållandevis billiga åtgärder på den svenska sidan för att öka kapaciteten över Öresundsbron. Dessa fanns inte ens med i nationell plan.

Det finns inte så mycket att jobba med nu. Men det blir en viktig del i planrevideringen och arbetet för vår del och också i det uppdrag som ligger till Trafikverket att höja kapaciteten när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Det var åtgärder som motsvarar ungefär 1 miljard kronor enligt remissvaret. De på Öresundsbron berättade att man hade kunnat öka kapaciteten per timme över bron från 8 tåg till 14 tåg. Det ligger inte särskilt långt bort i tiden.

Det man i den här debatten fastnar i är att tala om det som ligger långt fram och stora investeringar. Man missar de mindre flaskhalsåtgärderna och underhållet. Det är därför som regeringen har tvingats att prioritera detta i sitt arbete när vi nu ser att kostnaderna ökar så mycket.

Det kommer vi att fortsätta med. Underhållet är viktigt. Det ska göras nyinvesteringar där det behövs. Men vi behöver få systemet att fungera. Jag förväntar mig att Trafikverket jobbar med det och kommer att fortsätta att göra det. Jag räknar med att vi som är i den här kammaren i dag kommer att följa det. Jag kommer i alla fall att göra det.

Herr talman! Tack för en bra diskussion.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 16 mars

2022/23:260 Kommunens tillsyn över fristående och enskild pedagogisk verksamhet

av *Rose-Marie Carlsson* (S)

till statsrådet *Lotta Edholm* (L)

2022/23:261 Kvalitet i pedagogisk omsorg

av *Mats Wiking* (S)

till statsrådet *Lotta Edholm* (L)

2022/23:262 Statens närvaro i hela landet

av *Isak From* (S)

till statsrådet *Erik Slottnér* (KD)

2022/23:263 Palestina och Israel

av *Johan Büser* (S)

till utrikesminister *Tobias Billström* (M)

2022/23:264 Tioårsregelns funktion

av *Mathias Tegnér* (S)

till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

Prot. 2022/23:77

17 mars

2022/23:265 Möjligheter för Kronofogden att minska skuldsättningen i Sverige

av *Ida Ekeröth Clauss* (S)

till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2022/23:266 Trafikverkets avgifter

av *Lars Isacsson* (S)

till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2022/23:267 Folkhögskolan som en andra chans

av *Niklas Sigvardsson* (S)

till utbildningsminister Mats Persson (L)

2022/23:268 Levnadsvillkor för individer med funktionsnedsättning

av *Jessica Rodén* (S)

till statsrådet Anna Tenje (M)

§ 11 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 16 mars

2022/23:458 Stöd till freden mellan Israel och Palestina

av *Johan Büser* (S)

till statsrådet Johan Forssell (M)

2022/23:459 Tidsgräns vid bodelning

av *Jennie Nilsson* (S)

till justitieminister Gunnar Strömmer (M)

2022/23:460 Adoptionsorganisationernas kontakt med departementen

av *Nadja Awad* (V)

till statsrådet Camilla Waltersson Grönvall (M)

2022/23:461 Statligt stöd till räddningstjänster

av *Adrian Magnusson* (S)

till statsrådet Carl-Oskar Bohlin (M)

2022/23:462 Arbetsmarknadsläget i Jönköpings län

av *Johanna Haraldsson* (S)

till arbetsmarknads- och integrationsminister Johan Pehrson (L)

2022/23:463 Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg

av *Niklas Karlsson* (S)

till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2022/23:464 Arbetsmiljöverkets förslag till ny regelstruktur

av *Ciczie Weidby* (V)

till statsrådet Paulina Brandberg (L)

2022/23:465 Statens fastighetsverk och skogsskyddet

av *Kajsa Fredholm* (V)

till statsrådet Romina Pourmokhtari (L)

Sammanträdet leddes av förste vice talmannen.

Vid protokollet

GERGÖ KISCH

/Olof Pilo

§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Avsägelse.....	1
§ 3 Anmälan om subsidiaritetsprövning.....	1
§ 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation	1
§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 6 Svar på interpellation 2022/23:247 om åtgärder för att rädda strömmingen i Östersjön	2
Anf. 1 Landsbygdsminister PETER KULLGREN (KD).....	2
Anf. 2 TOMAS KRONSTÅHL (S).....	3
Anf. 3 JIM SVENSK LARM (S).....	4
Anf. 4 Landsbygdsminister PETER KULLGREN (KD).....	5
Anf. 5 TOMAS KRONSTÅHL (S).....	5
Anf. 6 JIM SVENSK LARM (S).....	6
Anf. 7 Landsbygdsminister PETER KULLGREN (KD).....	7
Anf. 8 TOMAS KRONSTÅHL (S).....	8
Anf. 9 Landsbygdsminister PETER KULLGREN (KD).....	8
§ 7 Svar på interpellation 2022/23:206 om underhållet av vintervägar	9
Anf. 10 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	9
Anf. 11 THOMAS MORELL (SD).....	9
Anf. 12 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	10
Anf. 13 THOMAS MORELL (SD).....	11
Anf. 14 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	12
Anf. 15 THOMAS MORELL (SD).....	13
Anf. 16 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	13
§ 8 Svar på interpellation 2022/23:240 om arbetslivskriminalitet inom byggbranschen	14
Anf. 17 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	14
Anf. 18 JIM SVENSK LARM (S).....	15
Anf. 19 LEIF NYSMED (S).....	16
Anf. 20 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	17
Anf. 21 JIM SVENSK LARM (S).....	18
Anf. 22 LEIF NYSMED (S).....	19
Anf. 23 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	20
Anf. 24 JIM SVENSK LARM (S).....	21
Anf. 25 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	21
§ 9 Svar på interpellationerna 2022/23:241 och 245 om Trafikverkets planering av kapacitet och järnvägsunderhåll	22
Anf. 26 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	22
Anf. 27 PATRIK JÖNSSON (SD)	22
Anf. 28 DANIEL HELLDÉN (MP)	23
Anf. 29 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	24
Anf. 30 PATRIK JÖNSSON (SD)	25
Anf. 31 DANIEL HELLDÉN (MP)	26
Anf. 32 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	27
Anf. 33 PATRIK JÖNSSON (SD)	28

Anf. 34 DANIEL HELLDÉN (MP).....	29
Anf. 35 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	29
§ 10 Anmälan om interpellationer	30
§ 11 Anmälan om frågor för skriftliga svar	31
§ 12 Kammaren åtskildes kl. 10.54.	32