

Måndagen den 13 maj

Kl. 11.00–13.49

---

## § 1 Återrapportering från Europeiska rådets möte den 9 maj

*Återrapportering från  
Europeiska rådets  
möte den 9 maj*

Anf. 1 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! I torsdags förra veckan, faktiskt på Europadagen, träffades EU:s ledare i staden Sibiu i Rumänien för att diskutera EU:s politiska inriktning de kommande fem åren.

Inför mötet hade det rumänska ordförandeskapet tagit fram en politisk deklARATION kallad SibiudeklARATIONEN. Som jag informerade EU-nämnden om inför mötet beskriver denna deklARATION i allmänna ordalag hur EU:s medlemsstater bör samarbeta. DeklARATIONEN handlar alltså inte om de sakpolitiska frågor som EU har att hantera utan om vårt förhållningssätt till varandra.

Samtliga länder kunde vid mötet ställa sig bakom deklARATIONEN, och den antogs utan ändringar.

Huvudsyftet med mötet var att fortsätta diskussionen om EU:s framtid. Denna diskussion utgör ett viktigt underlag till den strategiska agenda som ska beslutas om vid toppmötet i juni.

Under samtalet lyfte alla fram sina egna prioriteringar. För svensk räkning tryckte jag särskilt på vikten av att vi står upp för våra gemensamma värderingar, att EU fortsätter att vara ledande i att möta klimatutmaningen, att vi stärker arbetet för konkurrenskraft, hållbar tillväxt och fler och bättre jobb, att vi fortsätter att verka för en rättssäker och långsiktigt hållbar gemensam migrationspolitik samt att vi fortsätter att stärka både vårt interna och vårt externa säkerhetsarbete, där EU kan agera som en stark utrikespolitisk aktör.

Diskussionen vid mötet var rätt spretig. Det var många områden som berördes, men det var några frågor som återkom och som satte en tydlig prägel på mötet.

Det kanske tydligaste exemplet är klimatfrågan – vår tids ödesfråga. Det avgörande är att vi håller temperaturökningen under en och en halv grad. För att nå dit menar Sverige och många andra att EU:s målsättning måste vara att nå klimatneutralitet senast år 2050.

Det är glädjande att det nu finns en riktig kraft i klimatarbetet. Många unga människor, ofta inspirerade av Greta Thunberg, gör sina röster hörda, och så skedde även i Sibiu. Ett stort antal ungdomar anordnade en manifestation för klimatet vid sidan av mötet. De hade med sig ett öppet brev där EU:s ledare uppmanas att ta ansvar för klimatet. Tillsammans med

några ledare från länder som gjort ett gemensamt inspel om just klimat inför Sibiumötet gick jag ut för att träffa ungdomarna och ta emot brevet.

Det är också glädjande att kunna rapportera att Lettland nu har anslutit sig till denna grupp av likasinnade, som driver klimatfrågan i EU.

En annan viktig fråga är hur EU ska bidra till hög konkurrenskraft, hållbar tillväxt och fler och bättre jobb. Många framhöll den sociala dimensionen och tryckte på frågor som sjysta villkor och stöd till omställning. EU-samarbetet ska finnas till för människor, inte bara för företag.

Den inre marknaden är en kärnfråga för EU, och jag och flera andra underströk vikten av att fullt ut utnyttja dess potential. Det gör vi genom att fortsätta att undanröja hinder för handel och genom att bättre genomföra och tillämpa den lagstiftning som finns.

Frågor om ekonomi och konkurrenskraft har en direkt koppling till EU:s roll i världen. I den diskussionen kom mycket att handla om EU:s behov av att kunna vara en stark aktör i en föränderlig omvärld. Bland annat diskuterades Kinas utveckling och hur EU ska förhålla sig till denna ekonomiska stormakt men även konsekvenserna av en försvagad transatlantisk länk.

Det finns en skillnad här. Vissa menar att EU behöver anpassa sig och ibland ta efter åtgärder som bland andra Kina vidtar. Det innebär exempelvis att stärka sina egna företag genom statsstöd och att skydda sin hemmamarknad genom tullar och restriktioner. Andra, däribland Sverige, menar att vi inte ska vara naiva inför de utmaningar som faktiskt finns men att vi samtidigt ska hålla fast vid sådant som vi vet bidrar positivt till vår ekonomi. Detta gäller till exempel den inre marknaden, men det handlar även om regler för statsstöd och konkurrens samt om en öppen och fri handel.

Protektionism är inte rätt väg att gå. Det är marknaden – inte politiken – som ska välja vilka företag som ska växa.

Det finns en bred samsyn om att EU behöver ta ett större ansvar för sin egen säkerhet och om att samarbetet inom försvars- och säkerhetsområdena behöver stärkas. Det handlar inte minst om arbetet för att bekämpa gränsöverskridande brottslighet och terrorism, där vi vet att det finns en direkt koppling mellan externa insatser och vårt interna samarbete. Detta är en del av vår gemensamma säkerhet.

En annan del av diskussionen handlade om migration. Jag tryckte på behovet av att få på plats en gemensam och solidarisk asylpolitik där alla tar ett gemensamt ansvar. Även de externa aspekterna, med mer samarbete för att bekämpa grundorsakerna och för att säkra gränserna, är viktiga.

Sist men inte minst vill jag ta upp värderingsfrågorna. Vi är många som ser att våra gemensamma värderingar utgör grunden för hela EU-samarbetet. Vi kan aldrig kompromissa om grundläggande demokratiska värderingar eller rättsstatens principer.

Min bedömning är att det finns goda förutsättningar för en bra diskussion inför Europeiska rådets möte i juni, men det är också tydligt att välkända stöttestenar i frågor som klimat och migration finns kvar.

Slutligen, fru talman, redogjorde Donald Tusk för processen inför de högnivåutnämningar som ska ske efter valet till Europaparlamentet. Närmast kommer detta upp vid ett särskilt möte i Europeiska rådet som ska hållas i Bryssel den 28 maj. Inriktningen är då att föra en diskussion om principer och om processen i sig. Namnfrågor blir aktuella därefter.

Med detta, fru talman, avslutar jag min återrapport från mötet i Sibiu.

Anf. 2 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Tack, statsministern, för åiterrapporten från Europeiska rådet!

Från Moderaternas sida välkomnar vi i stort Sibiuförklaringen. Att stats- och regeringscheferna i Europa har enats om att man ska fokusera på att nå resultat i de viktigaste frågorna tolkar vi som att man nu kommer att prioritera de verkligt gränsöverskridande frågorna. Detta är bra; det är helt i linje med Moderaternas syn på det europeiska samarbetet.

Konkret vore det bra om detta innebar mindre fokus på den sociala pelaren och på detaljreglering av den svenska arbetsmarknaden och socialpolitiken och i stället ett ökat fokus just på att nå resultat i de gränsöverskridande frågorna, som Sverige och andra medlemsländer inte kan lösa på egen hand.

Klimatutmaningen, som statsministern tog upp, är ett exempel på en verkligt gränsöverskridande fråga. Utsläppen behöver minska snabbt, och EU behöver höja sina klimatambitioner.

Europa har också ett särskilt ansvar att visa att det går att förena sjunkande utsläpp med en stark ekonomisk utveckling. FN:s klimatpanel har pekat på att det finns två faktorer som är avgörande för att klara klimatmålen framåt: förnybar energi och kärnkraft. EU måste nu ta en seriös diskussion, tycker vi moderater, om förutsättningarna för kärnkraften i Europa. Länderna bestämmer naturligtvis sin egen energimix, men mycket av förutsättningarna för kärnkraften bestäms trots allt på europeisk nivå.

Vi moderater vill bland annat fördubbla anslagen till den europeiska kärnkraftsforskningen för att påskynda utvecklingen av nästa generation kärnkraft. Vi vill också fördubbla anslagen för att investera i en sammanlänkning av det europeiska elnätet för att möjliggöra export av mer klimatsmart el inom EU.

Vad avser statsministern att göra för att stärka den europeiska kärnkraften, så att vi kan hejda klimatförändringarna?

Anf. 3 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Ja, det är viktigt att vi tillsammans hanterar de gränsöverskridande aktiviteterna på ett bra sätt. En del av detta är också en gemensam arbetsmarknad.

Jag tycker att det är bra att vi har en stark inre marknad i EU, med potential att möta de stora ekonomiska makterna runt om i världen. Det innebär bland annat fri rörlighet. Men det är också viktigt att den arbetsmarknaden kännetecknas av sjysta villkor. Det kan inte vara så att de kvinnor och män som arbetar ihop välfärden inte ska ha sjysta villkor och social trygghet. Det ska naturligtvis inte ske en detaljreglering på nationell nivå, och det är heller inte sociala pelarens ambition på något sätt.

Arbetsmarknaden är en av de viktigare frågorna. En annan är naturligtvis energitillgången kombinerat med den klimatanpassning som hela världen behöver göra. Vi har en energiunion med en väldigt tydligt markerad ansats att länderna själva ska bestämma sin energimix. Därav följer att det land som vill satsa på kärnkraft naturligtvis får göra det.

Det finns dock ett viktigt perspektiv när det gäller just klimatomställningen. Att nu börja forska om kärnkraft – man får forska på vad man vill; forskningen är fri – kommer inte att rädda oss här och nu. Det är alldeles

för bråttom med vår omställning för att man ska kunna forska fram någon kärnkraft som ska finnas om 15–20 år.

Sverige har en stark energiöverenskommelse. Jag hoppas att vi alla står upp för den. Den ger också möjligheter, för den som vill, att investera i kärnkraft. Problemet nu är väl bara att det inte är så många som vill.

Vi kommer att ha ett energiöverskott, och det ska vi vara glada för. Vi ska se till att vi har både energiöverskott och den effekt som krävs vid varje givet tillfälle.

Anf. 4 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Sverige är klimatledande i Europa, mycket tack vare att vi med vattenkraften, kärnkraften och vår fjärrvärme har lyckats minska våra utsläpp. Det är i dag bara någon procent av vår elproduktion som är fossilbaserad. I resten av Europa är siffran och situationen en helt annan. I EU är snittet 40 procent när det gäller elproduktion som är fossilbaserad. I vissa länder, till exempel Polen, är över 80 procent fossilbaserad.

Jag tycker att det är beklagligt att statsministern inte riktigt verkar ta till sig det som FN:s klimatpanel pekar på om kärnkraftens betydelse. Kärnkraften *är* viktig för att möta klimatutmaningen. Det handlar ju inte om att påbörja forskning och att kärnkraft är en ny teknik, utan det handlar naturligtvis om att ta ytterligare steg för att göra tekniken ännu mycket bättre.

Det är beklagligt att statsministern inte vill ta de här stegen. Jag undrar naturligtvis varför statsministern inte är beredd att ta de här kliven och vad statsministern och regeringen i stället vill göra.

Anf. 5 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Ja, det är riktigt att vi är klimatledande, och vi ska vara klimatledande. Vi vill att EU ska vara klimatledande på global nivå.

Det är inte så att klimatpanelen förespråkar det ena eller det andra, inte heller vad gäller kärnkraft. De har gett uttryck för ett antal scenarier.

Det är ett faktum att det här är en nationell kompetens. När man står och klagar på att det sociala verkar bli övernationellt är detta ett faktum. Också det här är en nationell kompetens. Vi har fått en bred energiöverenskommelse i Sverige. Den ger oss långsiktiga förutsättningar. Nu vet det svenska näringslivet och hushållen förutsättningarna för en lång tid framåt.

Det pågår också en utbyggnad av både vind- och solkraft. Jag hoppas att också Johan Hultberg nu i helgen läste i någon av morgontidningarna om den enorma satsning som görs på sol. Solen kan ge hela mänskligheten, hela jorden, den elektricitet som behövs.

Låt oss utveckla det som är både klimatvänligt och återvinningsbart.

Anf. 6 MARTIN KINNUNEN (SD):

Fru talman! Jag tackar statsministern för åtterrapporten.

Den strategiska planen är ganska okonkret än så länge. Men en av delarna i den strategiska planen, som har diskuterats mycket i Sverige, i hela EU och i rådet den gångna perioden, är migrationspolitiken. EU:s gränser måste skyddas. Detta tycks det finnas en bred enighet om i dag, även om det finns olika åsikter om exakt hur man ska göra. Vi kan ju inte få en situation igen där vissa länder, till exempel Sverige, gör sig till väldigt attraktiva asylländer och på så vis drar till sig väldigt många asylsökande.

Därför är det intressant att titta på den skyddsgrundsförordning som diskuteras på EU-nivå men som vi ännu inte har något beslut om. Regeringens linje här har varit att verka för att länderna ska få tillåtelse att bevilja permanenta uppehållstillstånd framför tillfälliga.

Min fråga till statsministern är om detta fortfarande är regeringens linje och varför det i så fall är viktigt att man ska få tillåtelse att bevilja asylsökande permanenta uppehållstillstånd framför tillfälliga.

Anf. 7 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Det är sant att den här diskussionen måste konkretiseras, och den kommer att finnas på agendan vid junitoppmötet. Det ser jag fram emot.

Donald Tusk hade bra ingångar när det gäller hur vi skyddar våra medborgare och friheter, hur vi utvecklar den ekonomiska basen, vikten av en europeisk modell för framtiden, att vi bygger en grönare, rättvisare och mer inkluderande framtid och att vi också framhåller Europas intressen och värderingar i vår omvärld. Jag tycker att det var bra huvudrubriker. Nu gäller det att smalna av detta så att vi får en mer konkret agenda.

Migrationspolitiken är en del av denna agenda. Det pågår nu diskussioner rörande sju rättsakter, och en av dem är om den förordning som Martin Kinnunen nämner här. Den diskussionen fortsätter. Det finns här att välja på permanent eller tillfälligt uppehållstillstånd. Det är en förordning som i så fall kommer att innebära att vi har samma regler, oavsett vilket valet blir. Det viktigaste är att vi har likadana regler som vår närmaste omvärld, den europeiska kontinenten. Då har vi de båda att välja på. Argumentet för det permanenta uppehållstillståndet är ofta att integrationen sker snabbare.

Denna diskussion pågår. Vi får se hur den slutar; den är inte avslutad ännu.

Anf. 8 MARTIN KINNUNEN (SD):

Fru talman! Permanenta uppehållstillstånd är ju en av de främsta pullfaktorerna när det kommer till asylinvandring. Därför är detta intressant att diskutera.

Bakgrunden till att regeringen i Sverige har drivit på för tillfälliga uppehållstillstånd, om än tillfälligt, är väl kompromissen inom det splittrade socialdemokratiska partiet, där mer liberala krafter ville rulla tillbaka den mer restriktiva invandringspolitiken till förmån för en mer liberal. Därför kom man fram till kompromissen att på EU-nivå driva på för mer liberala regler.

Det har varit regeringens ståndpunkt att man i ökad utsträckning ska bevilja permanenta uppehållstillstånd inom ramen för den eventuella framtida gemensamma asylpolitiken. Jag undrar konkret varför regeringen tycker att det är viktigt att driva på för detta på EU-nivå, för här i Sverige har man ju sagt att det är viktigt med tillfälliga uppehållstillstånd, i alla fall just nu.

Anf. 9 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Det finns en direkt koppling mellan Sverige och vår närmaste omvärld, och den är oerhört viktig.

Vi såg vad som hände hösten 2015. Det var inte en hållbar situation. Därför ändrades reglerna. Vi har lagt oss på den nivå som gäller i princip för vår närmaste omvärld i Europa, och där ska vi ligga kvar. Det är därför viktigt vad det blir för regelverk i EU. Och det är därför som vi lägger så mycket tid på att få till stånd ett gemensamt regelverk i EU, för har vi det på plats utmärker sig inte Sverige i det avseendet.

Denna koppling är oerhört viktig, så vi fortsätter med den. Det är trögt på sina håll, framför allt vad gäller hur flyktingmottagandet ska fördelas. Det är inte alla länder som vill vara med och ta ett gemensamt ansvar. Det är nog den svåraste nöten. Men de andra rättsakterna rör sig faktiskt framåt.

Vi kommer att arbeta vidare. Det är viktigt att vi får ett EU-regelverk på plats. Då kan Sverige också ha ett regelverk som passar detta och inte sticker ut.

Anf. 10 ANNIKA QARLSSON (C):

Fru talman! Jag tackar statsministern för återrapporten från mötet i Sibiu. Det är alltid intressant att höra hur diskussionerna har gått och vad som rör sig på denna typ av möten.

Det statsministern hade med sig var en politisk deklaration som inte förpliktar till särskilt mycket och som man var enig om. Samtidigt var det en uppstart för det fortsatta strategiska arbetet och det som ska komma framöver, vilket är välkommet efter många möten med fokus på brexit. Äntligen får vi i stället fokusera på EU:s framtid och utveckling.

Det som ändå har blivit tydligt under processen med brexit är att det finns ett starkt stöd, en enighet och en insikt om att det är tillsammans vi står starka och att var och en för sig inte kan ta sig an de stora utmaningarna framöver. Vi har ett antal svåra nötter att knäcka framöver, och statsministern beskrev Sveriges prioriteringar vad gäller värderingar, klimatfrågor, konkurrenskraft, rättssäkerhet och områdets säkerhet.

Jag funderar lite på klimatfrågorna. Det finns lite olika linjer och positioner. Vi trycker gärna på för att det ska ställas ytterligare krav och att vi ska fortsätta att vara ledande i detta. Det finns dock länder som inte tar dessa steg, och det är inte av illvilja utan för att de ser att de kommer att ha svårt att klara av det nationellt.

Hur går diskussionerna om hur man kan mötas och göra detta gemensamt så att stegen kan tas, positionerna flyttas fram och målsättningarna gärna tidigareläggas? Vad finns det för diskussioner om hur man kan hjälpa åt för att genomföra detta?

Anf. 11 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Ja, det känns skönt att inte alltid behöva prata brexit – även om den diskussionen kommer att fortsätta, så dessvärre har vi nog kvar den ett tag till. Men vi ska klara av den på bästa möjliga sätt.

Min genuina känsla är att det finns en insikt om att vi måste arbeta tillsammans; det ser så ut i omvärlden. Men återigen: Det finns åsiktsskillnader, och klimatfrågan är en sådan.

Jag delar Annika Qarlssons uppfattning att det inte handlar om illvilja utan om att vi har olika förutsättningar. Men denna diskussion fördes inte vid detta möte. Givetvis måste vi se på målen tillsammans, och då behövs olika åtgärder för olika länder, beroende på vilken situation man har.

Samtidigt ska vi komma ihåg att det handlar om starka ekonomiska intressen, till exempel i kolindustrin.

Vi behöver hjälpas åt med det som behöver göras. Först måste vi dock komma fram till att vi behöver ha en ambitiös agenda och ambitiösa målsättningar kopplade till en handlingsplan för hur detta ska gå till. Där utsläppen är som störst måste det gå snabbast, och det kommer att innebära individuella lösningar. Denna diskussion måste vi få till, för annars kan vi bara slåss om procentsatser, vilket inte leder särskilt långt. Vi måste vidare och se vad det är som faktiskt gör att vi kan få ned utsläppen land för land.

Anf. 12 ANNIKA QARLSSON (C):

Fru talman! Jag tackar statsministern för svaret. Något som är viktigt att ha med sig och som har funnits med i Sveriges ställningstagande och i de svenska företagens arbete är att göra utvecklingen kopplad till miljö och klimat till en konkurrensfördel. Det gäller att vidga det begreppet i det framtida arbetet.

Vidare sa statsministern att konkurrenskraften måste värnas. Samtidigt som vi inte får vara naiva när det gäller vad som sker i andra länder ska vi stå upp för de värden som är viktiga för oss.

På vilket sätt kan vi hitta en balans i detta, och vilka red lines finns så att vi inte tar steg och gör oss själva en otjänst?

Anf. 13 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Det första är en viktig inställning, att göra klimatomställningen till en möjlighet. Detta pekar allt fler svenska företag på. Även som land kan vi peka på att man kan öka sin ekonomiska tillväxt och bnp samtidigt som man hanterar klimatet. Det är precis denna mentala inställning som måste till.

Därför var det glädjande att Lettlands premiärminister offentliggjorde att Lettland går med i den grupp av länder som tycker att man bör gå fortare fram. I diskussionen nämner han att det är av precis detta skäl, att det är en möjlighet och inte en börda.

Vad gäller konkurrenskraften menar jag att konkurrenskraft och klimatomställning går hand i hand.

Anf. 14 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag har noga läst förklaringen från toppmötet. Det är tio punkter och inte någon jättelång deklARATION. Det är minst sagt oroväckande att miljön och klimatet endast nämns i slutet med formuleringen att EU ska ta sig an frågor såsom att bevara miljön och bekämpa klimatförändringarna.

Såvitt jag har förstått av statsministerns inlägg drev statsministern på toppmötet på för ett ökat fokus på klimatfrågan, vilket var bra. Statsministern får gärna kommentera det.

Läget för klimatet är nämligen akut. De senaste månaderna har flera rapporter pekat på detta. I FN:s klimatrappor från IPCC, som kom i höstas, slås fast att vi måste göra mer på alla nivåer, inte minst på den politiska, om vi ska hålla oss under en och en halv grad. Förrförra veckan kom en rapport om att ungefär 1 miljon växt- och djurarter är utrotningshotade, och klimatförändringarna är en av de främsta pådrivande faktorerna. Vi ser också att utsläppen i Sverige ökar.

Förra veckan deklarerade Irlands parlament att man utropar ett akut nödläge för klimatet. Veckan innan utropade Storbritanniens parlament ett likartat nödläge för klimatet, pådrivet av socialdemokratiska Labourpartiet.

Avser statsministern att utlysa ett likartat nödläge för klimatet i Sverige? Jag tror inte att det löser alla problem, men det skulle vara en tydlig signal om att vi politiker tar klimatfrågan på största tänkbara allvar. Inte minst skulle det vara en signal till de klimatdemonstranter, inspirerade av Greta Thunberg, som statsministern hänvisade till.

Anf. 15 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Den första deklARATIONEN, SibiudeklARATIONEN, var inte ägnad åt sakpolitiska frågor utan handlade mer om förhållningssätt. Det kan vara nog så viktigt, men det avgör inte framtiden.

Men i underlaget till agendadiskussionen, som Europeiska rådets ordförande Donald Tusk skickade ut, handlade ett kapitel om just att bygga en grönare, rättvisare och mer inkluderande framtid. Här togs hållbarhet, säker tillgång till energi, miljöbevarande och hanteringen av klimatfrågan upp, så dessa frågor kommer tydligt i deklARATIONEN.

Men som jag har sagt tidigare är det inte så att alla helt plötsligt tycker lika, utan det kommer att bli en diskussion om hur långt man ska gå i målsättningar, strategier och så vidare.

Sverige tog tillsammans med Frankrike och andra ett initiativ och skickade speciellt för denna diskussion in en skrivelse om att vi behöver gå snabbare fram. Det var också dessa länders ledare som mötte de demonstrerande ungdomarna.

Ska vi ha ett likartat nödläge? Det diskuterades inte på detta toppmöte. Men vad vi i Sverige har gjort som är viktigt och som många tittar på är att se hur vi tar oss an detta strukturellt och systematiskt så snabbt det någonsin går.

Därför är det svenska klimatramverket en bra struktur att hålla sig till. Det pekar på nödvändigheten av att hela politiken går i rätt riktning och att man på alla politiska områden funderar på hur man tar sig an klimatomställningen. För detta finns tydliga målsättningar, och varje regering kommer att vara skyldig att redovisa en handlingsplan – just för att det är bråttom.

Anf. 16 JENS HOLM (V):

Fru talman! Det klimatpolitiska ramverket och klimatlagen, som vi numera har i Sverige, är en bra struktur – det håller jag helt och hållet med statsministern om.

Ett utropande av ett nödläge för klimatet blir att gå ett steg längre. Det blir också ett sätt för oss politiker att sända en tydlig signal till alla som är engagerade och oroliga över klimatförändringen och säga att vi tar denna fråga på största möjliga allvar och att vi tänker göra mer än vad vi hittills har gjort. Som jag har förstått det är det just därför som brittiska Labour har drivit frågan om nödläge och också fått igenom den i det brittiska parlamentet.

Jag vill återigen fråga statsministern: Anser statsministern att det råder ett nödläge för klimatet? Bör vi då inte säga det och sedan agera därefter?



Anf. 17 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Det är ingen tvekan om att situationen är allvarlig, och det är därför vi ska göra så mycket som vi någonsin kan och hela tiden höja ambitionen. Nu är vi här i Sverige överens om klimatravverket med målsättningar, och sedan ska regeringen arbeta fram handlingsplaner. Det är så vi ska fortsätta att arbeta.

Vi ska göra detta tillsammans med alla aktörer, och vi gör det tillsammans med företag och organisationer. Det är därför vi ser till att det satsas på Klimatklivet runt om i vårt land. Vi har faktiskt en pågående folkrörelse för klimatfrågan. Här installeras solceller, och det satsas på vindkraft, biogasanläggningar och laddstolpar runt om i landet.

Vad man sätter för rubrik på detta måste vara underordnat. Det viktigaste är att vi har en mycket klar insikt om problemet och allvaret i situationen, men framför allt om vad vi gör och hur vi skapar möjligheter och att vi inte bara märker det negativa utan också möjligheterna. Detta tror jag är absolut viktigast.

Anf. 18 DÉsirÉE PETHRUS (KD):

Fru talman! Tack, statsministern, för åiterrapporten!

Som flera har varit inne på var det omfattande områden som skulle förhandlas, och man skulle bara säga något övergripande om vilken inriktning man vill ha för EU framöver. Bra så, men när det gäller uttalandet är det två saker som jag har reagerat på. Det ena är att vi ska stå enade vad som än händer. Detta är jättebra, men hur ser statsministern på sammanhållningen nu? Vi har Ungern och situationen där, och vi har brexit och Storbritannien, som får vara med på vissa möten men inte andra. Ungern satt ju med när ni sa att vi ska hålla ihop i vått och torrt. Hur ser statsministern på detta?

Vi kristdemokrater har agerat inom EPP-gruppen, som är den politiska grupp där vi deltar, för en uteslutning av Ungern där. Man har nu mist sitt inflytande i EPP-gruppen och får inte delta i olika beslut. De straffmetoder som EU har i dag är att de som inte uppfyller sina åtaganden enligt EU:s värderingar, exempelvis rättsstatens principer, inte får delta i Europeiska rådet. Detta är enligt artikel 7, som statsministern känner till.

Tycker statsministern att Ungern bör uteslutas från Europeiska rådet? Eller vad vill statsministern göra för att få till stånd enighet även kring värderingarna? Har statsministern uttalat sig i frågan inom EU-gruppen när det gäller Ungern?

Anf. 19 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Först och främst tycker jag att Désirée Pethrus gör en viktig överblick. Det gäller att se detta. När man sitter i Europeiska rådet känns det som att det finns något slags grundläggande sammanhållning och ett behov av detta. Det är helt nödvändigt.

Men det är klart att jag också funderar från tid till annan. Brexitsituationen försvagar EU – den förstärker inte EU. Att vi har några länder som absolut inte vill ta något ansvar i migrationspolitiken, i alla fall inte så här långt, förstärker inte EU. Det ordkrig som vi har haft, åtminstone mellan Italien och Frankrike, är inte heller till gagn för ett starkt EU. Det finns alltså oroshärdar och saker som vi måste ta oss an. Just därför är den framtida diskussionen viktig – att vi kan enas om vilken riktning vi ska ha, både

vad gäller förhållningssätt till varandra och vad gäller de sakpolitiska frågorna.

I Ungern är ett artikel 7-förfarande inlett, och vi har uttryckt stöd för att kommissionen gör detta. Det är kommissionen som måste göra denna bedömning vid varje givet steg. Det går inte åt rätt håll vad gäller exempelvis akademins frihet, och detta är uppenbart när ett universitet tvingas flytta. Men det är också av andra skäl. Jag är inte beredd att uttala någon exakt uppfattning om detta. Jag är alltså inte beredd att ge uttryck för att det nu är dags för uteslutning, utan detta måste följa det artikel 7-förfarande som gäller och som leds av kommissionen. Det kommer med all sannolikhet heller inte att finnas något enhälligt stöd för en sådan åtgärd.

Däremot tycker jag – och det har jag gett uttryck för – att om man inte följer våra gemensamt fattade beslut och står upp för våra värderingar i exempelvis migrationsfrågan bör det få ekonomiska konsekvenser. Ungern är det land som per capita tar emot mest stöd från EU, och det kan inte vara rimligt att man bara tar emot pengar och inte ställer upp på våra gemensamt fattade beslut.

Anf. 20 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Fru talman! Tack, statsministern för svaret!

Jag hoppas att vi är eniga om att vi måste ta krafttag mot Ungern och den negativa demokratiska utveckling som sker där. Detta har också bäring på en annan punkt som fanns med i Sibiudeklarationen, nämligen ansvarsfulla världsledare. När det gäller situationen för uttalanden om mänskliga rättigheter har vi i Kristdemokraterna föreslagit kvalificerad majoritet för sådana uttalanden från rådet. Hur ser statsministern på det?

Detta har bäring också på situationen i Libyen, som nu är allvarlig. Vad gör EU-ledarna nu? Diskuterades inte detta? Det är en ohållbar situation för migranterna i Libyen, som det ser ut nu. På något sätt måste de få hjälp att antingen återvända till sina länder eller få göra sina asylansökningar på något sätt. Hur ser statsministern på situationen där?

Anf. 21 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! När det gäller krafttag mot Ungern och Polen behövs det också mot Rumänien, som har en alldeles för klen inställning till korrup­tion, helt uppenbart. Vi måste stå upp för värderingar, för det är avgörande. Om unionen inte bara ska hålla utan också utvecklas måste värderingar – detta fundament – finnas där, och då ska vi stå upp för det.

Om det ska vara QMV eller inte har vi inte diskuterat, och det har jag heller inte tagit ställning till. Jag tror inte att det skulle gå att komma fram där heller. Det var tydligt från exempelvis Orbáns och Ungerns sida att kvalificerad majoritet i utrikespolitiska frågor inte är aktuellt eftersom, menar han, man har så olika utgångspunkter. Det hindrar dock inte och ska inte hindra EU från att agera i till exempel Libyen, Syrien och ett antal länder. Detta görs också, inte minst via den höga representanten.

Anf. 22 BENGT ELIASSON (L):

Fru talman! Tack, statsministern, för åtterrapporten!

Jag tror att vi är många här inne som är eniga om att Sibiförklaringen är ett bra valmanifest och inlägg i EP-valet, som nu rullar över Europa. Jag tycker att det känns bra med de gemensamma ståndpunkterna.

Som många av de föregående talarna och också statsministern själv har varit inne på återstår det konkreta arbetet, och det återstår att se vad det kan leda till. Det är mycket arbete som nu ligger framför oss i Europa.

Min fråga till statsministern är: Hur ska man se till att detta börjar efterlevas rent konkret? Vi ser tyvärr stora sprickor mellan länder, vi ser situationen i Ungern, som Désirée Pethrus var inne på, och vi ser situationen i Polen, som man kan tolka som att det går åt fel håll. Vi har en rörig situation i och med Storbritannien och brexit. Hur ska vi då kunna laga detta och faktiskt få denna deklaration att ses som en möjlig väg framåt?

Då kommer jag in på det som statsministern redan har berört lite grann, nämligen budgetfrågorna. Hur ska man konkret kunna få enighet kring en budget där man faktiskt ser till att det blir dyrt att inte följa de gemensamma deklarationer som vi tillsammans slår fast om mänskliga rättigheter, demokrati och utveckling framåt i Europa?

Anf. 23 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Det konkreta arbetet ligger helt riktigt framför oss. Sibiu-deklarationen i all ära, men det är nu efteråt som det ska ske.

Nu pågår arbete när det gäller flera av dessa perspektiv. Jag tänker på klimatet, på migrationen och på säkerhetsarbetet. Det är inte helt och hållet en nystart. Men det är helt rätt att det efter Europaparlamentsvalen – med ett nytt Europaparlament, med en ny kommission, med en ny kommissionsordförande, med en ny ordförande för Europeiska rådet och så vidare – måste till ett rejält nytag.

Dessa har lite olika karaktär. När det gäller Ungern fortsätter det förfarande som finns reglerat i fördraget om hur detta ska hanteras. Men det är nog så viktigt att nu återigen se till att värderingarna efterlevs, annars underminerar vi hela unionen.

Brexit lever sitt eget liv, om man får uttrycka sig på det sättet, och det är bara att se till att vi alla hjälps åt att göra det så pragmatiskt och så bra som möjligt. Just nu ser det inte bra ut; det är bara att erkänna. Det finns faktiskt en risk för en krasch ut ur EU. Det vore väldigt allvarligt, både för EU och för Storbritannien, men framför allt för Storbritannien.

Många hade sett fram emot att budgetdiskussionen skulle hinna klaras av i år. Jag har aldrig trott på den möjligheten, och det kommer inte heller att bli så av de skäl som Bengt Eliasson också här pekar på. Vi har olika syn på inte minst vad det ska kosta att inte följa EU:s regelverk.

Jag ser dock en liten förstärkning av det antal länder som tycker att det också måste kosta om man inte står upp för gemensamt fattade beslut. Därmed inte sagt att det finns någon enhällighet för det. Men det är en faktor som inte minst några av de stora länderna också har fört fram mycket tydligt. Där har vi alltså stöd för detta synsätt. Men det återstår många svåra diskussioner innan det är klart.

Anf. 24 BENGT ELIASSON (L):

Fru talman! Jag tackar statsministern för svaret. Jag skulle vilja lyfta fram en särskild fråga som statsministern själv har tangerat flera gånger, nämligen den sociala pelaren. Det handlar om det gemensamma arbetet med att fördjupa samarbetet, att samtala mer med varandra och att lära av varandra på ett fördjupande sätt framåt.

Man måste betona att den sociala pelaren är mer än bara arbetsmarknad, som statsministern har varit inne på. Den är mer än bara gemensamma regelverk och så vidare runt dessa delar. Det handlar faktiskt om den sociala situationen på bredden för Europas medborgare, både hur vi ser på varandras medborgare och hur staterna ser på sina egna medborgare.

Hur går dessa samtal mellan länderna? Vi vet ju att det även här finns en djup oenighet bland Europas stater om hur vi ska se på dessa otroligt viktiga frågor för att EU ska vara den fördjupande kraft som vi så gärna vill ha.

Anf. 25 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! När den sociala pelaren diskuterades var utgångspunkten att detta är en fråga om nationell beslutanderätt. Det är det som gör att de som kanske inte är lika drivande, om jag uttrycker mig så, i dessa frågor ändå har accepterat detta. Vi ska komma ihåg att när detta diskuterades samlades alla EU:s länder i Göteborg, och alla har sagt att detta är någonting bra som de vill driva vidare av precis det skälet att EU måste vara mer än något för bara kapital och företag. Det är viktigt i sig, och denna marknad är viktig. Men det är faktiskt de anställda runt om i både offentlig och privat sektor – över alla sektorer – som ser till att skapa värdena, och de behöver känna en viss social trygghet.

Jag tror att det kommer att handla om det, alltså att vi här har gemensamma faktorer som vi sätter upp. Vi mäter och jämför med varandra. Vi får erfarenheter av varandra och lär av varandra. Då kan vi föra den sociala dimensionen framåt.

Anf. 26 ÅSA WESTLUND (S):

Fru talman! Jag tackar statsministern för återrapporten. Ni sammanträdde i Rumänien på årsdagen för den union som föregick den union som vi har i dag, Kol- och stålunionen, som stod helt i fokus för att undvika framtida krig på vår kontinent.

På ett sätt är det lite ironiskt att det fortfarande är kol och stål som står i centrum och som måste vara i fokus, men på ett helt annat sätt, under 2020-talet. Då handlar det om att få bort kolet och få det att stanna i mar-ken. Vi måste se till att vi får en kolfri produktion av stål. Därför är det glädjande att höra att just klimatfrågan var en av de frågor som många tog upp under mötet och ville se som en prioritering.

Men det finns en bild som har etsat sig fast i mitt minne och i många andras, tror jag. Det är bilden från FN:s möte i Köpenhamn när USA:s president Barack Obama, förbundskansler Angela Merkel och Fredrik Reinfeldt från Sverige sitter sent på natten och ser väldigt hängiga ut och har gett upp om att komma vidare i klimatfrågan. De gav upp om att komma överens om det som de egentligen redan då behövde komma överens om. Det tycker jag är förskräckligt av många skäl. Det är såklart förskräckligt för klimatet men också för tilltron till demokratin. Jag tror därför att det är otroligt viktigt att vi på demokratisk väg visar att vi är mogna att lösa denna situation.

Tror statsministern att det initiativ som Sverige var med och tog tillsammans med många andra länder kan vara en av de saker som gör att vi faktiskt på demokratisk väg kan hitta dessa lösningar? Egentligen är det

inte så tekniskt svårt. Men det krävs politiskt mod, och det krävs att vi vågar göra det tillsammans.

Anf. 27 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Jag blev för egen del glad att klimatet ändå hade så stor plats hos många. Som jag sa har Lettland nu sagt att de är med och att de vill vara i denna grupp. Kan man få fler att ha denna attityd är det klart att detta kommer att underlätta betydligt.

Situationen var nog lika allvarlig när mötet i Köpenhamn ägde rum, men det är mer uppenbart nu att det inte finns någon väg tillbaka. Vi måste klara av klimatomställningen. Möjligtvis har denna insikt ändå förstärkts under de tio år som har gått sedan mötet i Köpenhamn. I den meningen har vi en ny situation när det gäller att det går lättare att tala om målsättningar nu, även om länderna har olika syn på hur tufft man kan gå fram. Men jag tror att det handlar om kombinationen av de gemensamma målen och den gemensamma ansträngningen och om att vi, som tidigare har nämnts här i diskussionen, också hjälps åt. De som har en längre resa behöver ett starkare stöd, helt enkelt. Vi måste inse det.

I grunden ligger allas behov och önskan om att få en tillväxt som gör att välfärden kan öka. Vår syn på detta är att det är så vi ska ta oss an klimatomställningen. Det är genom nya jobb, den nya tekniken och så vidare som den riktiga tillväxten kommer. Jag tror faktiskt att mycket är psykologi när vi ska ställa om. Om länder tror att det blir sämre med klimatomställningen och om man tar ansvar, då blir det svårare. Men vår ambition är att vi ska framhålla att det hela tiden blir bättre. Och vi kommer att hjälpas åt. Detta är nog så viktiga besked i denna diskussion.

Anf. 28 ÅSA WESTLUND (S):

Fru talman! Jag tackar statsministern för svaret. Statsministern är redan inne på den fråga som jag tänkte ta upp, nämligen att alla måste se att denna klimatomställning sker på ett rättvist sätt. Statsministern talade här om att vi nationer måste hjälpas åt. Jag tror också att det är viktigt att se att individerna måste hjälpas åt. Precis som statsministern är inne på är det riktiga hotet mot ett gott liv att vi inte gör någonting mot klimathotet. Det är genom att göra någonting åt det och klara det tillsammans som vi kan garantera alla ett gott liv.

Men det hindrar inte att det finns enskilda människor som kan komma i kläm i denna förändring. Då måste vi tillsammans se till att alla kan känna sig trygga med att vi gör denna omställning på ett rättvist sätt, men också på ett sätt som gör att vi kan öka jämlikheten och se till att alla faktiskt kan leva ett gott liv.

Hur ser statsministern på detta? Finns det ett stöd för denna insikt också bland EU:s ledare?

Anf. 29 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Vi pratar ärligt talat inte så mycket om just den individuella delen, alltså personers engagemang och behov av stöd. Men den är helt nödvändig. Man måste gå hela vägen. Det gäller de enskilda länderna, men det gäller också vad vi kan göra för att på riktigt stödja folkrörelsen för klimatomställning. Det är vad som behövs.

Prot. 2018/19:91

13 maj

-----  
*Återrapportering från  
Europeiska rådets  
möte den 9 maj*

Prot. 2018/19:91  
13 maj

-----  
*Åtterrapporering från  
Europeiska rådets  
möte den 9 maj*

För svensk del finns det någonting som vi kanske kan sprida mer. Även om vi inte är bäst alla gånger tror jag på den gröna skatteväxlingen, som vi nu ska ge oss i kast med – det handlar om 15 miljarder. Den innebär att det kommer att bli dyrare med utsläpp och det som förorenar och så vidare. Men det kan vi sedan använda för att stödja dig som individ i den omställningen. Du får alltså inte räkningen ensam, utan det här gör vi tillsammans.

Vi vill få människor att göra rätt. Människor vill göra rätt. Och vi ska underlätta för människor att göra rätt. Det handlar alltså om både land- och individnivå.

Åtterrapporeringen var härmed avslutad.

## **§ 2 Meddelande om statsministerns frågestund**

Tredje vice talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 16 maj kl. 14.00* skulle frågor besvaras av statsminister Stefan Löfven (S).

## **§ 3 Ärenden för bordläggning**

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Kulturutskottets betänkanden

2018/19:KrU11 Kulturskaparnas villkor

2018/19:KrU12 Allmänna kulturfrågor

2018/19:KrU10 Idrott och friluftsliv

*Svar på  
interpellationer*

## **§ 4 Svar på interpellation 2018/19:149 om ändringar i vattentjänstlagen**

Anf. 30 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Larry Söder har frågat mig när regeringen avser att framställa en proposition med förslag på ändringar i vattentjänstlagen för att kunna medge ökat byggande utanför tätorter, minska ledtiderna i planprocesserna samt påskynda åtgärdandet av ett stort antal enskilda avlopp som inte lever upp till gällande lagstiftning.

Regeringen har uppmärksammat att vissa kommuner upplever skyldigheten att ordna vattentjänster enligt 6 § lagen om allmänna vattentjänster som ett hinder för nybyggnation på landsbygderna. I maj 2017 gav regeringen en särskild utredare i uppdrag att se över kommuners skyldighet att ordna allmänna va-tjänster. Utredaren skulle bland annat ta fram förslag för att underlätta byggandet och öka andelen godkända avloppsanläggningar på landsbygderna.

Utredningen om hållbara vattentjänster presenterade sitt betänkande *Vägar till hållbara vattentjänster* i maj 2018. Utredningen föreslår att kommunen vid bedömningen av behovet av allmänna vattentjänster ska kunna beakta alternativ till allmänt vatten och avlopp för att uppnå ett motsvarande skydd för människors hälsa och miljö. Enligt utredningen ger

detta kommunen större flexibilitet för enskilda lösningar, vilket skulle kunna underlätta byggandet utanför tätorter.

Utredningen föreslår också en uppsättning andra insatser, bland annat framtagande av förbättrade kunskapsunderlag, kompetensutveckling, utveckling av tillsynsvägledning samt att se över möjligheterna för att ge stöd till kommunerna för va-rådgivning. Ytterligare ett förslag från utredningen handlar om att det behöver utvecklas ett system för insamling av uppgifter om små avlopp, bland annat för att på kommunal nivå få tillgång till ett planeringsunderlag som kan användas i tillsynsplanering, va-planering samt översikts- och detaljplanering.

Om förslagen genomförs skulle det enligt utredaren kunna bidra till att det blir enklare för fastighetsägare att göra rätt när det kommer till frågor om små avloppsanläggningar. Det skulle kunna bidra till att åtgärdande av icke godkända avlopp påskyndas.

*Vägar till hållbara vattentjänster* har remitterats, och regeringen bereder för närvarande betänkandet.

Anf. 31 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Tack, ministern, för att du på en måndag kommer hit och debatterar va-lösningar! Jag tror inte att vi har särskilt stora åsiktsskillnader när det gäller detta. Men det är viktigt att belysa.

Jag hävdar att vi har en bostadskris i Sverige. Vi skulle behöva bygga ungefär 70 000 nya bostäder per år, men vi är nere på ungefär 40 000 bostäder per år. Detta drabbar medborgare i olika skeenden av livet, de som behöver byta bostad men även de som behöver komma in på bostadsmarknaden och få en egen bostad för första gången. Det är en väldigt viktig fråga för mig.

Att bygga bostäder är inte bara en uppgift för de stora kommunerna utan även för de små. För att vi ska klara bostadskrisen behöver hela landet hjälpa till med att bygga nya bostäder. Det är spännande att även de mindre kommunerna ser ett behov av det och att de gärna skulle göra det.

Förutom själva kostnaden för byggnationen, som i många fall överstiger värdet på det man bygger, upplever både kommuner och enskilda fastighetsägare att de styvnackade lagarna mer eller mindre tvingar kommunerna att driva fram kommunalt va i områden som blir något större, även om det både ekonomiskt och miljömässigt kan finnas väl så bra alternativa lösningar. Detta leder till att kommunerna avstår från att planlägga för och bygga nya bostäder i områden som annars är alldeles utmärkta för bostäder.

Kostnaderna blir för höga när det gäller va, och konsekvenserna för en del närboende blir också väldigt ekonomiskt kännbara om man va-sanerar ett område. Detta drabbar inte bara de nybyggda bostäderna utan även bostäder som finns i ett område sedan tidigare. Man tar dock inte hänsyn till om det sedan tidigare finns fungerande va som mycket väl klarar de miljökrav som ställs. Man tar inte heller hänsyn till om det enskilda avloppet har skapats för ett år sedan eller fem år sedan.

Kort sagt är lagarna kring detta inte uppdaterade utifrån dagens situation. Det krävs för att kommuner ska kunna bygga på attraktiva platser dit det inte nödvändigtvis alltid är miljömässigt eller ekonomiskt försvarbart att dra kommunalt va. Även många alternativa lösningar är väl så bra miljömässigt, vill jag hävda.

Jag vill inte att ministern ska missförstå mig på denna punkt. Det är oerhört viktigt att vi har va-anläggningar som motsvarar de miljömål vi har och som hjälper oss i vår miljösträvan. Vi ska finna de va-lösningar som inte uppfyller kraven för de miljömål vi sätter upp, och i många av dessa fall är kommunalt va det bästa alternativet.

Däremot tycker jag att det är ekonomiskt slöseri att ta bort en va-anläggning som enligt mätningar är väl så bra som den kommunala va-anläggningen, bara för att vi tycker att det alltid ska vara kommunalt va. Vi måste ha fokus på miljö och ekonomisk nytta. Vi ska inte tumma på miljönyttan men inte heller ta bort helt fungerande va-anläggningar utan att göra en ekonomisk bedömning.

Låt oss bygga där människor vill bo och göra en va-lösning som är anpassad utifrån de förutsättningar som finns i området.

Svaret som miljöministern ger är en upprepning från den utredning som varit tillsatt och som har gett sitt slutbetänkande. Jag kan tycka att flera av förslagen i betänkandet skulle underlätta situationen. Ge kommunerna bättre möjlighet att utifrån sina förutsättningar skapa va-anläggningar som är både miljömässigt och ekonomiskt gångbara. Då skulle bostadsbyggandet i mindre kommuner öka. Då skulle den fastighetsägare som har investerat i en bra va-anläggning och som har gjort sin del inte behöva vara orolig för att tvingas in i kommunalt va och få betala notan två gånger.

Ministern missade att svara på när det kan tänkas komma en proposition som har sin grund i detta betänkande. När tror ministern att vi kan förvänta oss en proposition?

Anf. 32 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Tack för frågan, Larry Söder!

Jag instämmer i att vi inte har olika syn på detta. Det är oerhört viktigt att man ska kunna bygga bostäder i hela landet, och även landsbygderna är viktiga för bostadsförsörjningen.

Regeringen har uppmärksammat att kommuner upplever att skyldigheten att ordna vattentjänster leder till att man, egentligen för säkerhets skull, hindrar nybyggnation av bostäder på landsbygderna. Om avloppsanläggningarna eller vattentjänsterna inte fungerar tillfredsställande och är farliga för hälsa eller miljö faller ansvaret nämligen tillbaka på kommunerna. Det är ett stort ansvar. Och det är viktigt att vi har fungerande vattentjänster, så att vi inte riskerar hälsa och miljö.

Just utifrån detta har utredningen gjorts. Vi har fått remissvaren. I Regeringskansliet pågår nu ett arbete med att titta på dem, för att se hur vi ska kunna gå vidare i denna fråga.

Det är precis som Larry Söder säger. Det finns väldigt allvarliga frågor kopplade till vatten och avlopp. Vi vet att dåligt renade avlopp innebär en risk för spridning av smittämnen som bakterier, virus och läkemedelsrester som är en fara för människors hälsa.

Vi vet också att det kan bidra till övergödning av våra vattendrag, sjöar och hav. Bidragen av kväve och fosfor från enskilda avlopp är inte försumbara, särskilt inte under sommarhalvåret. De står för drygt 10 procent av tillförseln av fosfor till vatten i Sverige om man drar bort den naturliga bakgrundsbelastningen från till exempel skogsmark. De enskilda avloppen



är huvudkällan till övergödning under sommarhalvåret när avrinningen från åker- och skogsmark är liten.

Det är förstås både en miljö- och hälsofråga som måste beaktas och tas på största allvar. Det ligger under mitt ansvarsområde. Min kollega, och tidigare kollega, bostadsministern har ansvar för bostadsförsörjningen. Vi är i regeringen eniga om att vi behöver underlätta för att man ska kunna säkra en bra bostadsförsörjning i hela landet. Landsbygden måste ha de rätta förutsättningarna för att man ska kunna bygga även där.

Jag konstaterar att utredningen bland annat kommer med förslaget att kommunerna ska kunna beakta alternativ till allmänt vatten och avlopp för att ge ett motsvarande skydd för människors hälsa och miljö. Det finns dessutom en lång rad andra förslag som är väl så viktiga. Det handlar om hur man kan ge möjligheter till stöd till kommunerna för bland annat va-rådgivning, kompetensutveckling, utveckling av tillsynsvägledningen med mera.

Allt detta tittar vi på just nu i Regeringskansliet, och vi ämnar återkomma i de frågorna.

Anf. 33 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Ministern och jag är överens om att vi givetvis ska försöka hitta och åtgärda de va-anläggningar som inte fungerar. I många fall är kommunalt va det bästa alternativet när man inte klarar av att hantera det på egen hand. Det jag vänder mig mot är behandlingen av dem som klarar av att hantera det på egen hand.

De investerar i en va-anläggning, kanske en gemensamanläggning, som fungerar. Fem, sex, sju eller åtta år efteråt gör man en va-sanering, det vill säga kommunen drar fram kommunalt va. Då blir den investering som de har gjort egentligen onödig, ekonomiskt men också för miljön. De får betala en ekonomisk kostnad för kommunalt va som en pålaga.

Numera kostar en anslutning till kommunalt va inte någon liten summa utan en ganska stor summa pengar. Därför tycker jag att man ska se till vad det är för nytta man får för miljön? Sedan kan man göra ekonomiska konsekvensanalyser av de bägge delarna. Men fokus måste vara att vi får en så bra miljö som möjligt.

Jag har kontaktats av många enskilda människor som är oroliga inför framtiden när det gäller de enskilda avloppen. De undrar varför det tar en sådan tid för utredningsförslagen att läggas fram, hanteras av regeringen och läggas på riksdagens bord.

Det är ärenden som brådskar för att de enskilda inte ska drabbas av stora ekonomiska konsekvenser. Jag kan ha full förståelse för det om de har lagt ned ganska mycket pengar i en va-anläggning och det är på gång att kommunen ska dra fram kommunalt va. Kommunerna känner att de inte har något annat alternativ. Det skulle vara bra om vi kunde ge dem ett annat alternativ.

Vi är många som har läst utredningsförslaget och brevet från de sammanlagt 23 kommunalråden från olika partier. De pekar på hur rättspraxis med dagens tre lagstiftningar för vatten och avlopp kraftigt försvårar byggnation av fler bostäder. Det är också det ministern säger, och det är vad som ligger till grund för utredningen.

Senaste exemplet är Norr Mälarstrand i Köpings kommun där många är oroliga. Kommunen har med stöd av dessa lagar tänkt dra kommunalt va ut till ett område med 235 fastigheter där 40 är åretruntboenden.

Konsekvensen av ett sådant beslut är enligt undersökningar en väldigt liten total miljönytta, men det är dyrt rent ekonomiskt. Det är en liten miljönytta på så sätt att många av dem har ett väl fungerande va, och en alternativ va-lösning skulle fungera alldeles utmärkt till en betydligt lägre kostnad.

Beräkningen för att få en kommunal va-anslutning ut till detta område är 500 000 kronor per tomt. Av de 40 som bor där är det många äldre människor som inte har råd att betala dessa 500 000 kronor. Konsekvensen i längden kan givetvis bli att de får flytta någon annanstans. Det tycker jag inte är rätt.

Om de har va-anläggningar som fungerar alldeles utmärkt och upp-mätta värden som visar att de klarar av det lika väl som ett kommunalt va kan jag inte förstå varför vi tvingar dem dit. Det är vad vi gör om vi inte får fram propositionen.

Jag uppfattar att ministern och jag har samma mål när det gäller detta. Jag hoppas att det så snart som möjligt kommer ett förslag till riksdagen så att vi kan ändra dessa regler som jag anser är stelbenta och egentligen inte hjälper medborgarna.

Anf. 34 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Tack ännu en gång, Larry Söder, för interpellationen!

Det är viktigt att vi inte ska ha oskäligen avgifter som gör det omöjligt för människor att bo på landsbygden. Just därför har vi gett jätteuppdraget till utredningen att titta på detta och hur man ska kunna underlätta så att även alternativ till allmänt va ska kunna beaktas av kommunerna.

Jag har redan anfört de argument som finns för att det är viktigt med ordentlig kontroll för vatten och avlopp. Det handlar om människors hälsa. Vi vill inte ha kolibakterier i dricksvattnet. Det handlar också om miljön.

Jag tror att de allra flesta är väldigt medvetna om vilka problem vi har med övergödning av både sjöar och hav, och inte minst Östersjön. De små enskilda avloppen är en reell faktor i övergödningen av Östersjön, särskilt på sommarhalvåret. Därför behöver man ta den här frågan på stort allvar.

Utredningen har varit ute på remiss. Vi har fått in remissyttranden. Regeringen behandlar just nu frågan och får helt enkelt återkomma till riksdagen i frågan.

Anf. 35 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! När det gäller ordentlig kontroll på va-anläggningar säger jag check. Vi har samma uppfattning om det. Men det kan inte vara rimligt om man kan bevisa med mätningar att ens va-anläggning klarar av det lika bra som ett kommunalt va att vi tvingar människor att betala 500 000 kronor. Det kan jag inte förstå.

Vi måste på något sätt påskynda det. Jag har inte riktigt fått svar från ministern om ministern avser att påskynda handläggningen av propositionen så att vi får den till riksdagens bord så fort som möjligt. Nu kan vi inte fatta beslut om den i vår. Men det kan kanske ske under hösten om vi lyckas att få fram den så snart som möjligt.

Det skulle vara väldigt bra för många av de människor som är lite oroliga. Det gäller även de kommuner som vill bygga nya bostäder i områden där det finns äldre bostäder som har ett fungerande va. Men om kommunen lägger ett verksamhetsområde där anser man sig nödgad att göra ett kommunalt va för alla fastigheter, och det drabbar den som har ett eget va som fungerar alldeles utmärkt.

Min önskan och vädjan är att ministern tar till sig detta och försöker att skynda på handläggningstiden så att det kommer ett förslag så snart som möjligt.

Anf. 36 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Regeringen är medveten om detta. Vi har sett den gemensamma skrivelsen från de 23 kommunalråden som pekar på att rättspraxis av dagens tre lagstiftningar för vatten och avlopp försvårar byggnation av fler bostäder.

Nu har vi fått både utredningen och remissvaren. Det är viktigt att vi kan behandla dem med största allvar och göra en analys utifrån de inspel som har gjorts till regeringen. Sedan får vi återkomma i frågan så snart som det är möjligt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## § 5 Svar på interpellation 2018/19:173 om Arlandas expansion och klimatet

Anf. 37 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Jens Holm har ställt frågan om jag anser att ett ökat flygande är förenligt med de svenska klimatmålen och, om så inte är fallet, hur jag avser att agera.

I januari 2017 presenterade regeringen *En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem*. I flygstrategin anges bland annat att ett Arlandaråd, i dialog och samverkan, ska ta fram förslag till en ”färdplan Arlanda”. Syftet med färdplanen är att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Vidare anges i flygstrategin att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska och att flyget, liksom övriga trafikslag, ska bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Flygets stora klimatpåverkan ska minska, och alla sektorer måste bidra om klimatmålen ska nås. Regeringen har redan tagit flera initiativ för att minska flygets utsläpp. Flygskatten bör därför behållas. Regeringen har också föreslagit att 60 miljoner kronor avsätts under åren 2018–2020 för en satsning på forskning och utveckling av biobränsle för flyg. Under 2018 tillsatte regeringen Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget. Regeringen mottog dess betänkande *Biojet för flyget* i mars i år. Utredningen föreslår bland annat att det ska införas en reduktionsplikt för flyg, och dess förslag ska nu behandlas för att se vilka åtgärder som ytterligare kan minska flygets klimatpåverkan.

Det står redan klart av januariavtalet att ett krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle ska införas och att en hög inblandning ska ges ekonomiska incitament. Biodrivmedel löser dock inte flygets klimatutmaning på egen hand. De är endast ett av flera nödvändiga verktyg, vid sidan av till exempel andra tekniker och ändrade flygvanor, för att minska klimatpåverkan från flyget tillräckligt mycket för att nå de svenska klimatmålen.

Enligt januariavtalet ska också en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor genomföras samt ett förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter tas fram. Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som i dag sätter stopp för en skatt på flygbränsle som kan ersätta dagens skatt på flygresor.

Anf. 38 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag vill tacka miljö- och klimatministern för svaret på min interpellation. Vi vet att flyget sannolikt är den snabbast växande utsläppskällan i Sverige och i många länder runt om i världen. I utrikesflyget, till exempel, har resandet ökat med över 100 procent sedan 1990.

Om flygets utsläpp fortsätter att öka i samma utsträckning som det har gjort historiskt sett i Sverige kan enbart utsläppen från flygindustrin här i landet vara större än Sveriges andra samtliga utsläpp kring 2040. Vi måste verkligen komma till rätta med de snabbt växande utsläppen från flygindustrin.

Därför är jag och många andra oroade över den aviserade expansionen av Arlanda, Sveriges största flygplats. Det är många som har frågetecken om huruvida detta bara innebär en del mindre justeringar och förbättringar och om det är investeringar i minskade utsläpp. Eller är det som det faktiskt står i den flygstrategi som ministern själv nämnde här och som är regeringens flygstrategi? Där räknar man ju med ett fördubblat flygande till och från Arlanda, från dagens ungefär 25 miljoner resenärer till över 50 miljoner resenärer. Jag tror att alla förstår att det vore helt ohållbart att fördubbla flygandet till och från Arlanda.

Jag läste Dagens Nyheter den 26 mars. Där, fru talman, säger miljö- och klimatminister Isabella Lövin att det är "otänkbart att vi ska bidra till en utökad kapacitet utav flygtrafiken i Sverige". Det tycker jag var att sätta ned foten. Då anser alltså inte miljö- och klimatministern att vi kan bygga ut kapaciteten på våra flygplatser, allra minst på Arlanda.

Men i den flygstrategi som vi har sedan 2017 – som ju är regeringens flygstrategi och som jag antar att miljö- och klimatministern står bakom – står det klart och tydligt att Arlanda flygplats ska stärkas. Man refererar till prognosen om fördubblat flygande till och från Arlanda kring 2050.

Därför måste jag fråga klimatministern: Vad gäller för Arlanda? Anser klimatministern att det är hållbart och förenligt med våra miljö- och klimatmål att investera i utökad kapacitet av Arlanda?

För detta syfte, alltså Arlandas syfte, har regeringen också tillsatt ett så kallat Arlandaråd, som ska ta fram en färdplan för hur Arlanda ska kunna byggas ut. Eftersom jag tror att Isabella Lövin numera sitter i Arlandarådets styrelse vill jag fråga henne: Finns det en sådan färdplan? Handlar denna färdplan om att man ska fördubbla flygandet till och från Arlanda? Och när kommer en sådan färdplan att läggas fram?

Avslutningsvis har jag ännu en fråga till miljö- och klimatministern, för jag tycker inte att hon riktigt svarade på den: Är ett utökat flygande från Sverige förenligt med våra miljö- och klimatmål?

Prot. 2018/19:91  
13 maj

-----  
Svar på  
interpellationer

Anf. 39 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Tack, Jens Holm, för dessa viktiga frågor! Flygets klimatpåverkan är, precis som Jens Holm påpekar, någonting som har ökat under väldigt lång tid och väldigt mycket. De senaste nio åren i rad har vi sett en dramatisk ökning av flygandet från svenska flygplatser. Flygandet har i princip mer än fördubblats sedan 1990.

Därför är det väldigt glädjande att vi nu ser en ändring i denna ökning. År 2018 ser vi för första gången på nio år ett trendbrott, när ökningen har avstannat. Transportstyrelsens statistik visar att det första kvartalet 2019 minskade passagerarantalet med 4 ½ procent. Både antalet passagerare och starter och landningar har minskat.

Även Arlanda uppvisar en minskning med 3,8 procent, vilket motsvarar 200 000 färre passagerare för det första kvartalet. Minskningen för både inrikes och utrikes resande var 4 procent. Samtidigt ökade SJ:s tågtrafikpassagerare med 8 procent det första kvartalet.

Vi ser helt enkelt att regeringens politik styr mot klimatmålen och de önskade mål som vi har satt upp. De prognoser som Jens Holm hänvisar till är gamla nu, och jag tror att det finns all anledning för Swedavia och våra myndigheter att göra nya prognoser framåt utifrån klimatmålen. Det är den politik som regeringen för. Regeringens flygstrategi nämner att Arlanda ska vara ledande. Med det sagt ska Arlanda vara ledande i hållbar omställning.

Regeringen har tillsatt utredningen om biobränsle i flyget och även mottagit dess betänkande. Utredningen utgår från olika prognoser för flygets ökning. Men även med en ökning utifrån utredningens kalkyler skulle en 30-procentig inblandning av förnybara drivmedel i flyget år 2030 leda till 24 procents minskade utsläpp. Men då är inte höghöjdseffekten inräknad; det vill jag absolut understryka.

Vi kommer alltså att behöva mycket arbete. Vi måste ta fram nya sätt för flygbolagen att minska utsläppen, exempelvis rakare flygrutter – se på hur man flyger, helt enkelt. Utsläppen inom flyget ska absolut ned. Och Arlanda kan bli ledande i den omställningen genom att se till att vi har hållbara drivmedel. Varje droppe som tankas i Sverige ska vara förnybar i denna strategi.

Jag sitter inte i Arlandarådet. Här har vi för närvarande ett arbete med att se hur man ska arbeta framåt med Arlandastrategin. Regeringen har dock inte fattat några beslut om finansiering av en utbyggnad av Arlanda.

Anf. 40 JENS HOLM (V):

Fru talman! Först vill jag verkligen välkomna det trendbrott med minskat flygande som miljö- och klimatministern här refererar till. Även vi i Vänsterpartiet tycker att det är mycket positivt. Kanske är den skatt på flyget som vi är överens om ett av de främsta skälen till det, tillsammans med det ökade engagemanget för miljön och klimatet.

Det är bra, men vi vet ju att det inte räcker till på långa vägar. Jag hörde miljö- och klimatministern själv i en tidigare debatt tala om att vi behöver minska våra utsläpp med kanske 8 procentenheter varje år för att ligga i

linje med våra målsättningar. De elever som skolstrejkar här på fredagar brukar tala om ungefär 12 procentenheter varje år. Det är väldigt stora utsläppsminskningar vi behöver göra.

Det är också precis som miljö- och klimatministern säger: Biobränsle allena räcker inte till. Vi vill ju också att en stor del av skogen ska stå kvar, så vi kan inte in-teckna hela den till att producera biobränsle för flyget. Vi behöver minska flygandet, helt enkelt.

Det var väldigt intressant, fru talman, att höra att ministern anser att Swedavias prognoser är felaktiga när Swedavia in-tecknar ett ökat flygande. Swedavia är ju en statlig myndighet, så här kan regeringen ge Swedavia i uppdrag att ta fram nya prognoser att basera sin planering på. Kommer ministern att ge Swedavia ett sådant uppdrag? Det vore intressant att veta.

Det var också intressant att få höra att miljö- och klimatministern inte sitter i Arlandarådet. Det är väl ändå så att Miljöpartiet är representerat i rådet? Är det den tidigare miljöministern Karolina Skog som fortfarande sitter där? Det vore väldigt bra att få ett besked om det, så att vi vet vilka politiker som sitter i Arlandarådet. Vi vet ju att det leds av infrastrukturminister Tomas Eneroth, som är socialdemokrat.

Det här med Arlandarådet, fru talman, är väldigt viktigt. Det är ju Arlandarådet som ska lägga fram hela färdplanen för det som alla talar om, nämligen Arlandas expansion. Alla talar om att flygandet till och från Arlanda ska fördubblas de kommande decennierna. Därför vore det fantastiskt om det *inte* var det man planerade för. Korrigera mig gärna om jag har fel, miljö- och klimatministern, men det är faktiskt det som alla talar om.

Om det alltså inte är så att Arlanda ska expandera undrar jag vad det är Swedavia investerar i. Jag tror att det är närmare 46 miljarder kronor som de har planerat att investera i en expansion av Arlanda. I det ingår också byggande av tusentals nya parkeringsplatser för bilar, om jag förstått det rätt. Anser miljö- och klimatministern att det är rätt spenderade pengar?

Jag tycker fortfarande inte att det finns ett tydligt helhetsgrepp från regeringen om hur vi på allvar ska kunna minska utsläppen från flygindustrin i Sverige. Om regeringen inte törs sätta ned foten i frågan om det ska flygas mer eller mindre från Arlanda i framtiden är jag rädd att det som miljö- och klimatministern säger här bara är fina ord som i praktiken inte kommer att gälla i framtiden.

Kan ministern vara klarare på det området: Ska Arlanda få expandera eller inte?

Anf. 41 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Jag menar att det senaste halvårets eller årets utveckling med minskad flygtrafik visar att politik gör skillnad. En ökad medvetenhet hos människor bidrar förstås också till den skillnaden, men det är viktigt att visa ledarskap. Regeringen stod upp för att införa en flygskatt trots att oppositionen hotade med misstroendevotum mot enskilda ministrar när vi skulle gå fram med den. Nu har vi en flygskatt på plats. Vi har också ytterligare en lång rad nya styrmedel i januariavtalet som vi är överens om: obligatorisk klimatdeklaration för flygresor, att utreda start- och landningsavgifter för flyget, att vara mer offensiva när det gäller den internationella delen för att kunna ha en skatt också på flygbränsle med mera.

Införandet av biojet till flyget är också en reduktionsplikt. Allt detta styr åt ett visst håll.

Samtidigt har vi nu historiskt stora investeringar i järnvägen och är överens om att bygga höghastighetståg. Självklart kommer alla dessa saker tillsammans att påverka prognoserna för flygresandet i Sverige. Det utgår jag från. Jag ser också redan att våra myndigheter har uppmärksammat detta och reviderar sina prognoser utifrån det.

Dessutom har vi ett klimatmål. Vi ska ha nettonollutsläpp i Sverige 2045. Även med en 100-procentig reduktionsplikt återstår höghöjdseffekterna, som det ser ut i dag. Men vi ser också att det sker en teknisk utveckling där investeringar i forskning kring mer eldrift till våra flygplan ingår.

Jag ser att flyget kommer att behövas även i en framtid. Dock måste vi ställa tillräckligt tuffa krav på flygindustrin, som hittills i princip har stått helt utanför någon som helst beskattning och några som helst miljökrav. Genom att ställa hårda krav på flygindustrin kan vi få med oss också dem på resan mot fossilfrihet.

Det är lite tidigt att redan nu säga att det inte kommer att gå. Jag tror att det kommer att gå. Jag tror också att det är viktigt att vi från regeringens sida pekar ut att vi vill att Arlanda och andra flygplatser ska vara hållbara. Det handlar om både verksamheten på marken och den i luften. Formuleringen om att göra Arlanda till en ledande flygplats för hållbarhet ser jag inga problem i.

Sedan har vi en annan Stockholmsflygplats, nämligen Bromma. Här behöver vi också se hur ekvationen ser ut. Kommer Bromma att finnas kvar? Jag hoppas inte det. Vi har långa tidslinor och långa perspektiv här som vi behöver förhålla oss till.

När det gäller reduktionsplikten uttrycker Jens Holm en oro för skogsråvaran. Jag kan hålla med om den. Men jag kan också se på kurvan över ökad inblandning i bensin och diesel i vägtrafiken att det kommer att krävas mer förnybara och hållbara biodrivmedel. Samtidigt kommer elektrifieringen av vägtrafiken att göra elbilar och annat till det dominerande på våra vägar, och då kommer produktionen av förnybara drivmedel i högre grad att kunna gå till luftfarten och sjöfarten.

Jag tror alltså, om ökningen av flygtrafiken inte fortsätter utan ligger kvar på ungefär samma nivå, att det skulle kunna vara hållbart.

Anf. 42 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag vill börja med en fråga som jag inte har ställt ännu. Det gäller de miljöstyrande start- och landningsavgifter som ministern nämnde. När kommer ett konkret förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter att läggas fram – alltså inte bara utredas? Jag tycker att det låter intressant.

När det sedan gäller frågan om prognoser och hur mycket vi kan flyga i framtiden anser miljö- och klimatministern att dagens prognoser som har tagits fram av Swedavia om att flygandet vid Arlanda ska fördubblas är gammalmodiga. Jag hoppas verkligen att det är så. Men, fru talman, på s. 18 i regeringens egen flygstrategi talar regeringen själv om just de prognoserna. Ni talar om att antalet passagerare vid Arlanda flygplats 2045 i det närmaste kommer att fördubblas jämfört med i dag.

Regeringen själv hänvisar alltså till fördubblingskapaciteten på Arlanda. Då vill jag fråga: Är det bara Swedavia som bör få ett uppdrag om att

Prot. 2018/19:91

13 maj

-----

Svar på

interpellationer

ta fram nya prognoser om ändrat flygande? Måste inte regeringen själv ändra i sin egen flygstrategi? Det är ju de här prognoserna som kommer att styra vilka investeringar som görs i Arlanda i framtiden. Det är inte hållbart att investera 40 miljarder kronor i fördubblat flygande.

Avslutningsvis, fru talman, har jag ännu inte fått svar på frågan om Arlandarådets så kallade färdplan. När kommer den färdplanen att läggas fram? Jag hoppas att det blir en färdplan som inte talar om ökat flygande till och från Arlanda. Det är planetens överlevnad som står på spel här, och då måste vi minska flygandet, inte öka det.

Anf. 43 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Tack återigen, Jens Holm!

Flygstrategin är väldigt tydlig med att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska och flyget liksom övriga trafikslag ska bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Det står mycket tydligt i flygstrategin. Det för med sig att vi helt enkelt måste minska flygandet om inte flygindustrin får fram sätt att flyga som inte bidrar till klimatpåverkan.

Där har flyget en stor hemläxa att göra. Man har vaknat väldigt sent i den här frågan, och jag skulle säga att en del av skulden för det ligger hos politiken för att vi inte har pekat ut flyget tidigare och för att politiker har varit räddhågsna och inte sagt att även flyget ska bära sina egna miljökostnader och gått till väldigt, väldigt stora överdrifter för att försöka motarbeta införandet av en flygskatt.

Nu har vi en flygskatt på plats. Det är bra. Vi är överens i januariavtalet om att ta fram förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter. Allt det här bereds nu på Regeringskansliet för att se vilka direktiv vi ska lägga fram för att ta fram ett sådant förslag. Det behöver vi titta närmare på.

Vad gäller färdplanen är det någonting som behöver hanteras ytterligare utifrån den nya utvecklingen av flygprognoser och flygtrafiken. Här är min uppgift som klimatminister att se till att vi klarar klimatmålen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## **§ 6 Svar på interpellation 2018/19:188 om konsekvensanalys vid rivning av dammar**

Anf. 44 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Lotta Olsson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att konsekvensanalyser görs innan vattendammar rivs.

Jag vill inleda med att konstatera att frågan om den kravnivå som följer av EU:s ramdirektiv för vatten inte bör blandas ihop med länsstyrelsernas tillsynsansvar över vattenverksamheter. Dammar är en vattenverksamhet och kräver tillstånd. Detta är något som gäller i Sverige sedan lång tid tillbaka och är inget som införts som en följd av vårt medlemskap i EU.

Av miljöbalkens regelverk följer en skyldighet för vissa utpekade tillsynsmyndigheter att utöva tillsyn över de verksamheter som omfattas av miljöbalkens tillsynsansvar. Länsstyrelsen ansvarar som huvudregel för



tillsynen över vattenverksamheter och ska därmed se till att sådana verksamheter inom länet bedrivs på ett sätt som är förenligt med miljöbalkens bestämmelser.

Det bör i sammanhanget lyftas fram att bestämmelserna om äldre rättigheters rättskraft ändrades den 1 januari 2019. Om den vattenverksamhet som bedrivs vid en damm bedrivs i enlighet med en urminnes hävd, ett privilegiebrev eller annan sådan rättighet att förfoga över vattnet som avses i 2 kap. 41 § vattenlagen ska den rättigheten anses ha tillkommit med stöd av motsvarande bestämmelser i miljöbalken. Genom denna regelförändring har tidigare oklarheter kring den rättsliga statusen för dessa rättigheter tydliggjorts, vilket är något som även påverkar de beslut som länsstyrelsen som tillsynsmyndighet har att fatta.

Fru talman! I tillägg till detta vill jag tydliggöra att det vid utrivning av dammar krävs tillstånd enligt miljöbalken. Prövningsmyndighet för dessa frågor är mark- och miljödomstolen. De beslut om utrivning som fattas av mark- och miljödomstolen föregås av noggrann utredning av effekterna av en utrivning. Ett tillstånd till utrivning kan förenas med villkor i syfte att minimera eventuella negativa effekter av en utrivning. Den bedömning som mark- och miljödomstolen har att göra inför sitt beslut i dessa fall innefattar bland annat utrivningens påverkan på landskap, kulturmiljö, djur- och växtliv och infrastruktur samt effekterna för närboende vars egendom kan komma att negativt påverkas vid en ändring av vattnets djup och läge. En utrivning kan även kräva tillstånd enligt kulturmiljölagen.

Vidare vill jag vara tydlig med att om ett tillstånd till en befintlig vattenverksamhet återkallas behöver det inte innebära att en utrivning måste ske. Enligt miljöbalken finns en möjlighet för annan att ta över ansvaret för anläggningen. Ett övertagande av underhållsansvar kan till exempel aktualiseras i de fall en anläggning har så höga kulturmiljövärden att staten eller en kommun bedömer att det finns skäl att ta över ansvaret i syfte att säkerställa att anläggningen bevaras eller då en utrivning skulle innebära att en vägsträckning berörs på ett sådant sätt att anläggningen bör vara kvar.

Anf. 45 LOTTA OLSSON (M):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka ministern för svaret.

Sverige är ett gammalt industriland och dessutom ett på många platser låglänt land. Det har inneburit att behovet av vattendammar har funnits i hundratals år. Att kunna reglera flödet av vatten över säsong och över året har varit livsnödvändigt. På många platser riskerar man att drabbas av torka om inte dammar finns för att ta till vara vårfloden och reglera ut vattnet under sommaren. Om våra vattendrag torkar ut under sommaren dör dessutom musslor och fiskar som lever här.

Vidare är nuvarande infrastruktur och vattenförsörjning anpassad efter att de månghundraåriga dammarna finns. Dessutom ger många mindre kraftverk en möjlighet att ha en viss reservkapacitet av el, vilket är nog så viktigt i dag.

Fru talman! Det kan vara en damm som gör skillnad mellan att en skog brinner ned eller att en skogsbrand kan släckas med vattenbombning. I somras drabbades Örebro län av en del skogsbränder, och då var möjligheten att ta vatten via helikopter helt avgörande för att man faktiskt skulle

kunna hejda branden. Våra vattendammar bidrar helt enkelt till ett stärkt civilförsvar.

Många av våra dammar är så gamla att tillståndsprocesserna inte fanns då de anlades, vilket har varit ett problem. Tidigare har man inte tagit hänsyn till att hela landskap, natur och vattenhushållning varit anpassade efter att dammarna finns. Därför är det välkommet med den nya lagstiftningen från den 1 januari 2019, som ministern nämner i sitt svar och som tar hänsyn till äldre rättigheters rättskraft.

Fru talman! Det som är viktigt i sammanhanget är att de beslut om rivningar som nu ligger på bordet och som är överklagade inte verkställs förrän överklagan prövats, men också att hänsyn tas till den nya lagstiftningen. Det har nämligen förekommit att man rivit dammar innan överklagan har hunnit behandlas i domstol, vilket satt hela rättssäkerheten ur spel. Detta får självklart inte förekomma. Det innebär ett rättsövergrepp som i sig är lagvidrigt. Enskilda dammägare har dock sällan ekonomisk möjlighet att överklaga, vilket innebär att staten då får för stor makt i förhållande till den enskilde.

Med en rättssäker hantering och med den nya, förfinade lagstiftningen kan jag ändå hoppas att vi slipper se dammrivningar utan korrekt genomförda konsekvensanalyser och med förödande effekter.

Anf. 46 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Det är alltså länsstyrelserna som har ett operativt tillsynsansvar över vattenverksamheter. Länsstyrelsernas tillsyn sker i enlighet med sedan länge beslutade regelverk, och jag förutsätter att jag och interpellanten är överens om att vattenverksamhet som huvudregel ska vara tillståndspliktig även fortsättningsvis.

Drift av dammar kräver tillstånd. Om en verksamhet drivs utan tillstånd kan tillsynsmyndigheten förelägga den som driver verksamheten att söka tillstånd. På samma sätt som det är viktigt att det finns tillstånd för en damm när sådant krävs är det givetvis även viktigt att en utrivning av dammen inte tillåts ske utan att effekterna av en sådan utrivning analyserats. Vid tillstånd för utrivning ska man säkerställa att krav ställs på hänsynstagande till omgivningens påverkan samt att försiktighetsmått tas.

Det som gäller nu är alltså att det för anläggande och drift av dammar krävs tillstånd. Det framgår av 11 kap. miljöbalken. Det är också så att utrivning av dammar kräver tillstånd. Endast dammar där det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena är undantagna från tillståndsplikt. Tillstånd till utrivning meddelas av mark- och miljödomstolen. Ett tillstånd till utrivning ska innehålla bestämmelser om de villkor som behövs för att reglera negativ påverkan till följd av en utrivning.

Det är alltså naturligtvis så att ett beslut om att riva en damm ska fattas av mark- och miljödomstolen. Det ska också finnas en konsekvensanalys.

Anf. 47 LOTTA OLSSON (M):

Fru talman! Vattenförsörjning har alltid varit en viktig fråga. Förr fick vi själva tillse att vi hade vatten i våra brunnar, och i dag förväntar sig de flesta att de har tillgång till kommunalt vatten. Vi har sedan länge sällan behövt bekymra oss om att vatten finns då vi behöver det. Många förstår inte ens att vatten, precis som det mesta här i världen, är en ändlig resurs

– en resurs som vi behöver vara rädda om. De senaste årens torka har dock inneburit ett uppvaknande för många. Man kan inte lita på att vatten alltid finns, och vi måste värna våra vattenresurser. Att vara rädd om vatten är faktiskt en dygd.

Fru talman! Våra stora städer är beroende av vattenförsörjningen från våra stora sjöar och från tillflödet till dem. Det finns varken smältvatten från någon glaciär, som i Alperna, eller källvatten, som många av våra mindre orter har att tillgå. I stället är det en nödvändighet att avrinningsvatten kommer och att det är rent. Det finns alltid risker med att använda vanligt åvatten som renats som dricksvatten. Vattnet är nämligen aldrig renare än det område det kom ifrån. Om gammalt bottensediment som legat orört i många decennier sköljs med kan det innebära ett förorenat dricksvatten för en storstad, med allt vad det innebär. Så kan det faktiskt bli om man helt tömmer dammar som i dag inte är sanerade utan orörda. Orört är faktiskt bäst.

För Örebro del är man beroende av vatten från Svartåns tillrinningsområde. Om detta vatten inte finns att tillgå under en varm sommar därför att det helt har runnit ut under vårfloden får det konsekvenser. En stad som Örebro med omnejd, vilket omfattar ca 150 000 invånare, kan inte vara utan en säker vattenförsörjning. Förra året utfärdades bevattningsförbud i Örebro på grund av för lågt vattenstånd, fru talman, trots att det faktiskt fanns dammar i vattensystemet. Hur hade det sett ut om vi inte hade sparat vatten sedan tidigare på våren? Örebro kommun diskuterar hur man i framtiden ska kunna säkra sin vattenförsörjning, och det gör de flesta andra städer också. Låt oss vara förutseende och värna de vattenresurser vi har i tid!

Att riva dammar handlar inte bara om flöden i våra vattendrag utan om mycket mer. Det handlar om ett civilt försvar med vattenmagasin vid behov av att släcka bränder. Det handlar om reservkraft då vi behöver den. Det handlar om att undvika torka i våra vattendrag då vi får torra somrar. Det handlar om att förhindra översvämningar vid stora mängder nederbörd. Det handlar om att säkra vattenförsörjningen inte bara till enskilda brunnar utan även till storstäders kommunala vatten.

Därför är det så viktigt att statens förlängda arm länsstyrelserna gör ordentliga konsekvensanalyser och låter överprövningar bli klara innan eventuella beslutade rivningar verkställs.

Anf. 48 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Jag instämmer till fullo i interpellantens beskrivning av hur livsviktigt det är med vatten. Den torka som drabbade stora delar av Sverige förra året tror jag var ett skrämskott för väldigt många. Vi insåg att vi är väldigt sårbara.

Vi har väl utgått ifrån att det alltid finns gott om vatten i Sverige, men när till och med Örebro län utfärdar bevattningsförbud – alltså inte bara Gotland och andra områden där man kanske är mer van vid torka – är det en riktig larmklocka som vi behöver ta på allvar. Här behöver vi se hur vi kan göra oss så motståndskraftiga mot extrema väderhändelser som möjligt. Det kan handla om skyfall, och precis som förra sommaren kan det handla om extremt lång tid utan nederbörd och med extremt höga temperaturer, vilket ledde till skogsbränder.

Det som forskning och erfarenhet visar är en väldigt viktig insats för att säkerställa att vi har tillräcklig infiltration av regnvatten ned till grundvattnet och att det finns motståndskraft är anläggandet av våtmarker. Det är ett enormt stort ingrepp i vår natur som människor har gjort under väldigt lång tid: Man har dikat ut för att skapa åkermarker, rätat ut vattendrag och dikat ut med stora krondiken som gör att regnvatten med stor kraft forsar ut i sjöar och hav i stället för att stanna i marken och infiltreras ned till grundvattnet. Genom vattenkraften och de dammar som har anlagts har vi också hindrat biologisk mångfald, såsom fiskar och annat, att vandra upp och ned längs vattendragen. Fisken i sig kanske inte är en viktig faktor för vattenförsörjningen, men den är väl så viktig för en motståndskraftig natur.

Vi har alltså anledning att se över vilka insatser som är de bästa för att göra ekosystemen så motståndskraftiga som möjligt och se till att de har en funktion i ett ändrat klimat som gör att vi är så motståndskraftiga som möjligt. Jag kan konstatera att M och KD i sin budget, som gick igenom med stöd av SD, tog bort de 200 miljoner som regeringen hade anslagit till just restaurering och anläggning av våtmarker. Det är en enormt viktig insats som man behöver göra för att stärka ekosystemen i dag.

Många av de dammar som finns, även i Örebro län, har ingen aktiv verksamhet. Många är också i väldigt dåligt skick. Det är helt naturligt att man behöver se över dessa, och jag är glad att riksdagen antog den proposition om vattenmiljö och vattenkraft som regeringen lade fram i april förra året. Det gör att vi äntligen kommer att kunna få moderna miljökrav på vattenverksamheter och att vi ska ta fram en nationell plan för hur detta ska göras så effektivt som möjligt.

Här behöver vi ta hänsyn till både elförsörjning och ett ändrat klimat. Förlusten av biologisk mångfald är också en enormt viktig fråga. Vi behöver där se till att vi kan restaurera områden som är livsnödvändiga för många av våra hotade arter.

Anf. 49 LOTTA OLSSON (M):

Fru talman! Jag vill tacka för svaret. Precis som ministern här lägger fram det finns det enormt många faktorer som man måste ta hänsyn till. Jag blir väldigt skrämmd när man snabbt processar fram beslut utan att handlägga alla de olika perspektiv som det handlar om.

De miljöer som finns i dag är ju inte skapade över en natt, utan de har funnits i många hundra år. Jag tror inte att man alltid tänker igenom vad som skulle hända om man river och förändrar tillbaka till något. Är det något som har funnits förut som kommer tillbaka? Hur ser det ut? Jag skräms som sagt av att man ibland är så villig att riva och göra något som man kortsiktigt tror är bra. Man glömmer att det kan få inverkan på många andra sätt. Utanför Laxå hade vi exempelvis en händelse där järnvägsrälsen ned till Göteborg höll på att försvinna då vårvattnet tog hela underlaget till rälsen.

Man har alltså inte kunskap om alla olika faktorer. Jag tycker därför att man bör visa större ödmjukhet. Vi kan förstås inte ha våtmarker i hela Västernärke som helt plötsligt skulle lösa alla dessa problem.

Jag hoppas att vi kan göra något bra av detta. Det låter som att det även är ministerns intention. De som oroar sig för dessa dammar har verkligen djur, natur och vattensäkring i sitt sätt att tänka. De försöker tänka på många faktorer och inte bara kortsiktigt på någon enskild paragraf.

Anf. 50 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Tack återigen, Lotta Olsson!

Jag tar frågan på allvar, och jag förutsätter att den tillståndsgivning som ska ske via mark- och miljödomstolen sker enligt det som vi är överens om och som också stipuleras i miljöbalken. Jag förutsätter också att man gör en analys av vilken eventuellt negativ inverkan en utrivning har.

Jag skulle inte säga att detta har gått alltför snabbt eller att regeringen eller EU för en förhastad politik. Det tog många årtionden innan vi äntligen lyckades komma överens i inte minst riksdagen om att uppdatera miljöbalken så att vi kan få moderna vattentjänster och titta på det som vi enligt EU:s vattendirektiv är skyldiga att göra. Det handlar dock inte bara om det, utan detta är en tillståndsverksamhet i Sverige som har funnits sedan lång tid tillbaka.

Med detta sagt har många av dessa delar urminnes hävd. Det kan gälla gamla kvarnar och dammar. Jag är väldigt glad över att vi har lyckats komma överens om hur vi ska gå vidare med detta och att de ska anses ha ett tillstånd. Men när det är påkallat behöver de ta fram ett nytt tillstånd. Här behöver vi naturligtvis se till att en ordentlig analys görs av konsekvenserna av utrivningar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

#### **§ 7 Svar på interpellation 2018/19:207 om transportstöd i Göteborgs södra skärgård**

Anf. 51 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Henrik Edin har ställt en fråga till mig angående transportstöd i Göteborgs södra skärgård.

Bakgrunden till frågan är Trafikverkets beslut i ett enskilt ärende om driftsbidrag, vilket också föranledde en interpellation av David Josefsson som jag besvarade den 12 mars i år. Jag nämnde vid det tillfället att det finns olika typer av färjor och båttransporter som kan ha olika huvudmannaskap och falla under olika regelverk. Varje ö är unik med varierande lokala förutsättningar och historia. Utifrån de lokala förutsättningarna är det varje huvudman som tar ställning till vilken servicenivå som erbjuds.

I beslutet som Henrik Edin hänvisar till beviljades Göteborgs kommun, som huvudman, statsstöd av Trafikverket i form av driftsbidrag till den aktuella färjeleden. Trafikverket aviserade samtidigt i beslutet att bidraget successivt bör avvecklas framöver.

Både för mig och för regeringen är det viktigt att hela landet ska kunna leva och växa. Det gäller självklart även skärgården. Driftsbidrag till enskilda vägar, och i vissa fall färjor, kan vara en viktig del i detta. I förord-

Prot. 2018/19:91

13 maj

-----

Svar på

interpellationer

ningen om stadsbidrag till enskild väghållning finns reglerna om när sådant bidrag kan ges. Om och i så fall hur stort bidrag som kan ges avgörs av Trafikverket i varje enskilt ärende.

Anf. 52 HENRIK EDIN (L):

Fru talman! Tack, statsrådet Tomas Eneroth! Enligt beslut från Trafikverket förra året kommer det driftsbidrag för färjeled som går till godstrafiken i Göteborgs södra skärgård att avvecklas. Det är problematiskt eftersom bidraget täcker en mycket stor del av kostnaden för att frakta varor och gods ut till skärgården. Göteborgs skärgård saknar fasta landförbindelser. Därför är godstransporterna avgörande för att skärgården ska leva.

Det finns goda förutsättningar för att skärgården ska leva. Omkring 5 000 personer bor i dag ute på öarna året om, och uppskattningsvis dubblas befolkningen under sommaren. I dagsläget finns stora expansiva planer i skärgården. På många av öarna byggs nya bostadsområden. Samtidigt ökar turismnäringen, och antalet människor som tar sig ut till skärgården för att se det vackra kultur- och naturlandskapet ökar för varje år.

Som statsrådet mycket riktigt påpekar är varje ö unik, och därmed är varje skärgård unik. Men även när skärgårdarna är mycket lika visar Trafikverkets beslut från förra året med all tydlighet att förutsättningarna avsevärt kan skilja sig åt. Bara några kilometer norr om Göteborgs södra skärgård ligger den norra skärgården. I Öckerö kommun förbinds skärgårdssamhället med fastlandet via en färjeled som drivs av Trafikverket. Till skillnad från färjeleden i södra skärgården är den inte ekonomiskt hotad.

Att det saknas likvärdighet och förutsägbarhet är problematiskt, menar jag. Även om statsrådet inte kan kommentera eller påverka enskilda ärenden krävs en principiell diskussion och en politik för att hantera konsekvenserna av liknande myndighetsbeslut.

Vi vet alla vad som kan hända med mindre samhällen när den lokala matbutiken tvingas lägga ned på grund av försämrade förutsättningar. Landsbygdssviken är ett mycket allvarligt problem, och det vore en tragedi om regeringen skulle se mellan fingrarna i det fall Göteborgs skärgård drabbas av den.

Den fråga som jag ställde till Tomas Eneroth är mycket angelägen. Men jag är rädd att jag inte har fått något riktigt tydligt svar på den. Därför upprepar jag min fråga: Vad kommer statsrådet och regeringen att göra för att Trafikverkets beslut inte ska ha en negativ inverkan på samhället i Göteborgs skärgård?

Anf. 53 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Henrik Edin! Jag uppskattar verkligen engagemanget, och jag tror att vi delar uppfattningen att varje ö är unik och att skärgården verkligen behöver utvecklas och växa. Det är också utgångspunkten för regeringens arbete.

När det gäller det beslut som Henrik Edin syftar på kan jag upplysa om att det beslut från 2018 som det refereras till i interpellationen hade en lydelse som handlar om Trafikverkets syn på den fortsatta medelstilledningen.

I och med det beslut som fattades i mars i år har Trafikverket beslutat om bidrag för 2019. Där finns inte med någon liknande upplysning om vad

som kommer att hända med driftsstödet framöver. Jag kan som statsråd inte kommentera eller förändra enskilda myndighetsbeslut, men jag noterar i alla fall att det finns en skillnad i hur Trafikverket väljer att formulera sig. I den meningen tror jag att detta också kan ha en viss betydelse för frågans fortsatta utveckling.

Den andra delen handlar naturligtvis om skärgårdens utveckling generellt. Att det finns ett starkt statligt engagemang i ena delen av Göteborgs skärgård hänger samman med att det är en del av det statliga vägnätet. I andra delar hänger det samman med det som är Göteborgs stads eller Göteborgs kommuns ansvar. Det är klart att det är ett delat ansvar, men det är också ett lokalt och regionalt ansvar.

Som jag påpekat i tidigare interpellationsdebatter tror jag att det är viktigt att man för en lokal och regional diskussion om vilken standard och servicenivå man vill ha på färjetrafiken och inte minst godsfärjetrafiken, som är viktig, vilket jag vill understryka. Godstrafiken i skärgården är viktig för att upprätthålla företagande och service, men också för att skapa lite hopp och framtidstro om att man kan fortsätta att utveckla och kanske skapa nya affärsmöjligheter.

Min uppfattning är väl att det med det nya beslut som har fattats finns förutsättningar att fortsätta utveckla färjetrafiken i den region som Henrik Edin talar om.

Anf. 54 HENRIK EDIN (L):

Fru talman! Detta är mycket riktigt. Den omformulering som har gjorts av Trafikverket är mycket glädjande, eftersom färjeleden i väldigt hög grad, till närmare 70 procent, finansieras av just det här driftsstödet.

Jag frågade riksdagens utredningstjänst om det ens var möjligt att utreda hur mycket till exempel en liter mjölk skulle kosta efter att ett sådant driftsstöd skulle tas bort. Tyvärr har vi inte just nu finansiella beräkningsverktyg tillgängliga för att göra en sådan uträkning. Människor agerar på så många olika sätt, och varor har olika priselasticiteter. Det finns helt enkelt dynamiska effekter i ekonomin som är helt omöjliga att beräkna. Men om 70 procent av finansieringen av godstrafiken skulle försvinna är det inte svårt att anta att priset på varor ute i skärgården skulle gå upp och inte ned.

Vi kan som sagt inte veta exakt hur framtiden kommer att se ut, men vad skulle hända om priset på till exempel en liter mjölk ökade med 70 procent? Allt fler öbor skulle börja handla i stan och tvingas kånka matkassar och annat på spårvagnen och båten på väg hem. Det skulle förstås resultera i ännu sämre förutsättningar att leva och drifva företag ute i skärgården. Här klickar de dynamiska effekterna in. Priserna skulle öka ytterligare, och kanske skulle butikerna tvingas läggas ned. Då får man också fråga sig: Vad händer med dem som inte kan ta sig in till stan för att handla?

Självklart behövs det en politik, eller i alla fall en plan, för hur en sådan här situation ska kunna hanteras eller undvikas. Det är lite vad jag söker efter i min interpellation.

Statsrådet lyfter även fram kommunens ansvar. Göteborgs stad har haft årtionden av vanstyre, som skapat en svår ekonomisk situation vilken man nu gör sitt bästa för att reda ut. Men det är rätt tydligt att det inte finns

något ytterligare utrymme för satsningar på att täcka upp för eventuella indragna driftsstöd.

Herr talman! Det är inte svårt att tänka sig att Trafikverkets beslut skulle kunna inducera en lokal lågkonjunktur i skärgården. Själv vägrar jag tro att det är statsrådets eller regeringens vilja att politiken ska resultera i detta. Jag känner väl till de förtjänstfulla insatser som Tomas Eneroth har gjort för att hantera viktiga frågor i Göteborgsområdet. Men när jag till helgen sätter mig på båten ut till skärgården och träffar oroliga öbor som frågar mig hur man kommer att hantera godstrafiken i Göteborgs södra skärgård, vad ska jag svara dem då, Tomas Eneroth?

Anf. 55 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tackar Henrik Edin. För att svara på frågan tror jag att Henrik Edin kan säga: Vad bra att vi har en bred uppslutning i Sveriges riksdag om vikten av att värna skärgården!

Regeringen lägger 700 miljarder kronor på att stärka infrastrukturen. Det är någonting som säkert också Henrik Edin ställer upp på. Det sista säger jag med en liten spets, eftersom det är viktigt att vi har en bred parlamentarisk uppslutning bakom de massiva investeringar vi ska göra i infrastruktur framöver: i nya färjeleder, i farledsfördjupningar men också naturligtvis i ny infrastruktur.

Det är också viktigt att vi värnar de statliga insatser som innebär att man kan uppbära driftsstöd till enskilda vägar eller enskilda färjeleder. Det där säger jag lite på förekommen anledning. Statsbudgeten är, precis som budgeten för Göteborgs stad eller kommun, någonting som måste hålla ihop i plus och minus. Är man för vidlyftig i ambitioner, vare sig vi talar om skattesänkningar, försvarsutgifter eller någonting annat, finns ju risken att det inte finns utrymme för att upprätthålla bra servicenivå och kvalitet i hela landet.

För mig är detta viktigt. Det är ett av skälen till att vi i den vårbudget som både Liberalerna och regeringen ställer sig bakom kunde avisera extra satsningar på enskilda vägar för att förbättra kvaliteten där inte marknaden kommer att kunna kompensera för bristerna. Samma sak gäller också för skärgården. Att Trafikverkets beslut nu undanröjer en hel del av oron tycker jag är en viktig signal, utan att jag därmed kan gå in i ett enskilt myndighetsärende.

Jag kommer själv från Kosta. Det är en ort med ungefär 800 invånare. Där fanns inga höghastighetståg eller flygplatser. Jo, det finns en militär flygplats, men det är inte så lämpligt för mig att åka därifrån. Bussarna gick väl kanske någon gång. Jag vet mycket väl vad det innebär att inte ha de bästa kommunikationsmöjligheterna. Då är det viktigt att samhället finns där, med kollektivtrafik eller andra lösningar, för att man ska kunna bo kvar i ett litet samhälle och känna att det spelar roll och att nya jobb kan utvecklas.

Jag ser på detta på precis samma sätt vare sig vi är i Göteborgs vackra skärgård eller i Västerbottens inland. För mig och för regeringen är det angeläget att fortsatt ha en hög andel när det gäller driftsstöden, men också en dialog med regioner om vad som är regionernas ansvar i detta. Det förs ju, som Henrik Edin väl vet, en ständig diskussion om vad som är det statliga ansvarstagandet för statliga vägar och leder och vad som sedan är kommuners och regioners ansvar. I den dialogen ska vi säkert fortsätta att



titta på vilka möjligheter som finns för en bra och jämn kostnadsfördelning.

Men för regeringen är det viktigt att hålla ihop det här landet. Gör vi inte det kommer vi till slut att skapa regionala klyftor som blir än större, och det vägrar jag ställa upp på. Hela landet ska hålla ihop. Skärgården är en viktig del av Sverige, lika mycket som Västerbottens inland eller de småländska skogarna, och det kommer att vara avgörande även för min fortsatta syn på hur skärgården ska utvecklas.

Anf. 56 HENRIK EDIN (L):

Herr talman! Jag tackar Tomas Eneroth för svaret och för hans brinnande engagemang för de här frågorna.

Jag har fått en rejäl skrämselficka av den här frågan, som statsrådet förstår. Jag tycker att det är oerhört viktigt att godstrafiken ut till södra skärgården fungerar som den ska. Jag tycker inte minst att det är viktigt att det finns en långsiktighet och en förutsägbarhet i de beslut som Trafikverket tar. Det måste finnas någon form av grundläggande likvärdighet i hur våra mindre samhällen runt om i landet kan fungera. Kanske upplevs frågan som liten, men för de människor som bor eller verkar ute i skärgården är den förstås avgörande för huruvida man ska kunna fortsätta som man gör i dag ute på öarna.

Vidare kan jag konstatera att det här är andra gången frågan är uppe till debatt i denna kammare. Det säger kanske någonting om hur angelägen den är. Jag hoppas att regeringen och statsrådet tar frågan vidare i sitt fortsatta arbete med att få hela Sverige att leva och även att växa. Som sagt är jag också övertygad om att det finns en bred politisk enighet i riksdagen för att skapa mer likvärdiga förutsättningar i hela landet.

Anf. 57 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tackar Henrik Edin. Jag uppskattar som sagt att det finns en bred enighet. Det måste det också finnas när det gäller att i verkligheten avsätta resurser för den här typen av driftstöd.

Jag vill ändå upprepa det som jag sa inledningsvis. Trafikverket fattade i mars i år ett nytt beslut som gäller bidrag för 2019. Det är inte likalydande med det beslut som fanns 2018, och det innebär att man nu ger ett driftstöd till den enskilda färjeleden.

I övrigt kan jag inte som statsråd kommentera det beslut som myndigheten har tagit, men generellt ska ingen tvivla på mitt eller regeringens engagemang och vilja att se till att vi håller ihop det här landet. Det gäller skärgården, Västerbottens inland, småländska skogar och för den delen våra städer. För att man ska känna att det är värt att vara med och betala skatt och bidra är det helt avgörande att man ser att sammanhållningspolitiken är viktig för landet.

Jag uppskattar Henrik Edins engagemang och viljan att ha en interpellationsdebatt i riksdagen om detta. Lycka till framöver, så ses vi kanske i Göteborgsregionen någon gång!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## § 8 Svar på interpellation 2018/19:218 om rapporterna om flyget

Anf. 58 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Helena Lindahl har ställt ett antal frågor till mig om Arlandas framtid samt om de regionala flygplatserna.

I januari 2017 presenterade regeringen *En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem*. I flygstrategin anges bland annat att ett Arlandaråd, i dialog och samverkan, ska ta fram förslag till en färdplan för Arlanda. Syftet med färdplanen är att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, lufrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken, men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Vidare anges i flygstrategin att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska och att flyget, liksom övriga trafikslag, ska bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Arlandarådet har arbetat med en färdplan för Arlanda. Regeringens hantering av frågan är ännu inte klar. Regeringskansliet arbetar för närvarande också med en flygplatsöversyn som bland annat berör de regionala flygplatsernas utveckling. Detta är ett annat initiativ som regeringen aviserade i flygstrategin. Översynen görs för att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser samt när det gäller flyglinjer med allmän trafikplikt.

Anf. 59 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag ska vara ärlig och säga att jag inte upplever att jag fått så många raka svar på de frågor jag ställde till statsrådet i interpellationen. Detta stärker egentligen lite grann den misstanke som jag och många andra har: att det finns en väldigt stor skillnad i regeringspartiernas syn på Arlanda och flygets framtid. Denna oenighet riskerar att bromsa upp Sveriges utveckling snarare än utsläppen. Flyget kommer att gå oavsett om vi bygger ut Arlanda eller inte, men det är regeringen som måste avgöra om svenskar ska flyga från Arlanda eller via Oslo, Köpenhamn och Helsingfors.

Herr talman! Att inte bygga ut Arlanda vore att hindra fortsatt tillväxt, inte bara i Stockholmsregionen utan i stora delar av landet. Möjligheten att effektivt ta sig till resten av världen är viktig för företag i Sverige, även för dem som börjar sin resa vid en regional flygplats.

De senaste tio åren har flygresandet ökat kraftigt – från 18 till 27 miljoner passagerare årligen. Även om det på senare tid har skett en minskning pekar prognoserna på att det blir en långt mycket större ökning i framtiden, även om snabbtåg skulle byggas ut i Sverige. Om Bromma flygplats skulle stänga ökar dessutom trycket på Arlanda. Detta har ju även ministern påpekat i medierna.

Alla torde vara överens om att flyget ska vara koldioxidneutralt i framtiden, vilket är möjligt genom ny teknik, biobränsle i tanken och flyg som drivs med el. Då kan vi inte låta en gammal syn på flyget styra utvecklingen, vilket tyvärr verkar vara synen hos en del partier. Hållbarhet och tillväxt kan gå hand i hand, och har vi inte det perspektivet kommer Sverige att hamna på efterkälken.

Herr talman! Jag nämnde inledningsvis att jag inte riktigt tycker att jag fått svar på frågorna jag ställde i interpellationen, och därför passar jag nu på att ställa dem igen och hoppas att ministern tar sig tid att besvara dem.

Är regeringen ens överens om att Arlanda ska vara Nordens ledande storflygplats? Är ni eniga om Arlandarådets slutrapport? Och slutligen, kan ministern garantera att Arlandarådets rapport presenteras under innevarande år?

Anf. 60 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack, Helena Lindahl! Jag uppskattar engagemanget.

Flygstrategin blev ju väldigt omdiskuterad när den presenterades. Det var första gången vi i Sverige samlades kring en strategi för flyget. Där pekade vi i den förra regeringen ut flygets omställningsbehov. Flyget är viktigt för att knyta ihop landet, men det är också viktigt att flyget klarar att ställa om för att möta de klimatutmaningar vi har.

Detta är ett av skälen till att vi nu arbetar intensivt med detta – Bio-bränsleutredningen är ett bra exempel. Det handlar om hur vi kan få till stånd en reduktionsplikt även på flygsidan, elektrifiering av flyget och andra sätt att nå klimatmålen. Där ligger hela regeringens arbete: att nu agera och göra det som tidigare regeringar kanske inte valde att göra.

Då är det extra glädjande att Socialdemokraterna och Miljöpartiet tillsammans med Centerpartiet och Liberalerna kom överens om ett januariavtal och nu är överens om att arbeta med att flygskatten ska finnas på plats som ett tydligt styrmedel. Vi talar om kompensation till regionala flygplatser där något annat alternativ faktiskt inte finns. Vi tittar dessutom på differentierade start- och landningsavgifter och klimatdeklaration, så att du och jag som konsumenter kan få reda på vilket klimatavtryck de olika transportsätten innebär.

På detta sätt tar vi nu ett gemensamt ansvar både för omställningen i transportsystemet – den är viktig – och, naturligtvis, för att se till att vi upplyser alla som ska göra individuella val om vilken betydelse de har. Där kommer den regionala flygplatsöversynen att vara viktig.

Jag var ansvarigt statsråd när Nextjet gick i konkurs. Helena Lindahl känner väl till hur viktigt Nextjet och det regionala flyget är i vissa delar av landet. Två dagar efter konkursen stod jag tillsammans med Trafikverkets generaldirektör och sa att flygen skulle upp i luften så snart som möjligt. Här klarade inte marknaden sitt ansvar, utan samhället var tvunget att med gemensamma medel säkerställa en trafikplikt.

Vi lyckades relativt kort därefter få upp flyg på åtminstone tre av flygplatserna. På de andra två, Arvidsjaur och Gällivare, där det var kommersiell flygtrafik, gällde andra regler. Där satte EU-regler hinder i vägen för Sverige att snabbt kunna agera och säkerställa att man fick flygtransporter. Vi var tvungna att invänta en upphandlingsmodell där alla Europas flygbolag skulle ha möjlighet att bjuda i upphandlingen.

Vi följde naturligtvis EU:s regelverk. Men jag var tydlig då, och jag är fortfarande tydlig: Detta är inte hållbart. Vi kan inte ha en ordning där flygbolagens rätt att trafikera kommer före medborgarnas möjlighet att ta sig fram och tillbaka. För en företagare i Gällivare var det extremt plågsamt att inte ha bra kommunikationer ut, liksom för besöksnäringen och medborgarna.

Min utgångspunkt när vi arbetar med den regionala flygplatsstrategin är alltså att säkerställa att vi ger bättre och tydligare villkor för när man kan ha trafikplikt, men också när det gäller de ekonomiska förutsättningarna för det regionala flyget. Detta är nämligen viktigt för att hålla ihop landet.

I samma stund som vi säger detta måste vi vara tydliga med att flyget ska klara klimatomställningen. Det är därför vi agerar och ser till att vi nu med Biobränsleutredningen kan introducera biobränsle. Det är också därför vi lägger extra forskningspengar på flygets omställningsförmåga när det gäller elflyg och väldigt tydligt ser till att underlätta medborgarnas möjligheter att välja andra, klimatsmarta alternativ, till exempel genom den största järnvägssatsningen i modern tid.

Vi gör alltså stora insatser för att klara utmaningen. Men Arlandarådets rapport fortsätter vi att bereda i Regeringskansliet.

Anf. 61 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Jag vet att ministern har varit engagerad när det gäller problematiken med Nextjet, och det är vi väldigt glada för i norr. Men jag upplever fortfarande inte att ministern är så intresserad av att svara på de frågor som jag ställde direkt.

Enligt en artikel i Dagens Nyheter har statsrådet tillbakavisat att det finns en konflikt mellan Socialdemokraterna och Miljöpartiet i frågan om att bygga ut Arlanda. Ministern ska enligt artikeln ha hänvisat till att man har en gemensam uppfattning. Men det intressanta är att miljöminister Isabella Lövin i samma artikel uttalar sig och säger att det är otänkbart för Miljöpartiet att bygga ut flygplatsen. Hon tillägger även att hon inte kommer att medverka till ett beslut som ökar flygtrafiken i Sverige.

Läser man den artikeln inser man klart att regeringen inte är överens. Det är uppenbart att frågan nu är så känslig att Arlandarådets rapport inte kan läggas fram.

Tidigare har ju statsrådet och den tidigare infrastrukturministern Anna Johansson varit överens om att Arlanda ska vara Nordens ledande storflygplats. Ska detta alltså genomföras bara om det tillåts av Miljöpartiet?

Jag upplever att Socialdemokraterna tyvärr lade sig platt för Miljöpartiet när det gällde frågan om äganderätt till skogen förra mandatperioden. Detta har bidragit till stor oro för svenska skogsägare och till tveksamma myndighetsbeslut. Är det återigen Sveriges tillväxt som ska betala priset för att Miljöpartiet tillåts köra över Socialdemokraterna?

Ministern svarade inte heller på hur han ser på möjligheten för de regionala aktörerna att ta del av Swedavias vinster. Detta är en viktig fråga då många av dessa flygplatser har det tufft. De blöder ekonomiskt, och det tror jag att ministern känner till. De regionala flygplatsernas representanter anser att de förser Swedaviaflygplatserna Arlanda och Bromma med inrikespassagerare och därmed bidrar till Swedavias intäkter.

Då undrar jag: Ser ministern vikten av att de regionala flygplatserna får ta del av Swedavias vinster?

Sedan skulle jag vilja upprepa de frågor jag ställde nyss. Ministern tangerade dem lite i sin sista mening, men jag upplevde inte att jag fick något direkt svar. Är man i regeringen ens överens om att Arlanda ska vara Nordens ledande storflygplats? Är man enig om Arlandarådets slutrapport, och

kan ministern garantera att Arlandarådets rapport presenteras under innevarande år?

Prot. 2018/19:91  
13 maj

-----  
Svar på  
interpellationer

Anf. 62 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack, Helena Lindahl! Jag blir lite bekymrad över det som jag skulle kunna tolka som ett inte lika starkt engagemang för att flyget ska ställa om. När vi nu har verktyg på plats – flygskatt, klimatdeklARATIONER och annat som vi i januariavtalet har skrivit under på – måste detta vara utgångspunkten för hur flyget ska klara omställningen. Gör man inte detta kommer flyget att ha en ganska tuff resa framöver. Den senaste prognosen visar ju en minskning av flyget. Vad den beror på är det lite tidigt att säga, naturligtvis, men jag kan tänka mig att den senaste tidens klimatdiskussion kan spela en roll.

Jag vill att vi ska vara tydliga med de politiska alternativ som finns, att säkerställa att vi gör stora infrastruktursatsningar, så att man kan välja att åka tåg i stället för att flyga mellan Stockholm och Göteborg och att se till att vi på långa resor är tydliga med vilken klimateffekt resan faktiskt har, så att du och jag när vi väljer ett flygalternativ ska kunna känna och veta vilket klimatavtryck vår resa gör. Jag vågar tro att det kraftigt ökade intresset för nattåg i Europa och för tågresandet generellt har betydelse nu när vi ser människors resemönster.

Så har vi frågan om de regionala flygplatserna ska få del av Swedavias vinster. Här vet ju Helena Lindahl lika väl som de flesta i riksdagen att några direkta rör från ett statligt bolags resultat in till andra statliga verksamheter inte finns. Vill vi stärka stödet till de regionala flygplatserna är det genom budgetarbetet. Det sker genom de resurser vi i dag lägger på de regionala flygplatserna – det är väl ungefär 250 miljoner kronor sammanlagt som vi ger i driftsstöd och i trafikplikt. Är Centern beredd att fortsätta stödja detta har vi ju budgetsamverkan där vi kan diskutera detta tillsammans.

Återigen: En del i flygstrategin är att fortsätta utveckla Arlanda. Inte minst kommer detta att vara viktigt om man vill lägga ned Bromma, vilket det verkar finnas uppslutning om i Stockholmsregionen. Då måste inrikesflyget kunna få plats. Men det är Swedavia som bolag som har att ansvara för de investeringar som görs på Arlanda. Det är styrelsen där och dess operativa ledning som ansvarar för de investeringar som görs för tillfället.

Anf. 63 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag nämnde tidigare att alla nog är överens om att flyget ska vara koldioxidneutralt i framtiden, och det är också möjligt genom ny teknik, biobränslen, elflyg och så vidare. Det sker ganska mycket forskning och entreprenörskap på det här området. Som jag sa kan vi inte låta en gammal syn på flyget styra utvecklingen.

Jag kan konstatera att statsrådet undviker att svara på mina frågor. Jag förstår att det har att göra med att regeringspartierna är oense. Av den anledningen försöker man nu gömma undan den rapport som Arlandarådet har arbetat med i nästan två år, där flera statsråd, representanter för näringslivet och berörda statliga myndigheter har funnits med.

Jag kan bara beklaga att Socialdemokraterna låter Miljöpartiet diktera villkoren och inte ser möjligheterna att förena klimatsmart teknik och

minskade utsläpp samtidigt som man gynnar den tillväxt som Sverige behöver för framtida konkurrenskraft.

Anf. 64 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack, Helena Lindahl! Jag ska vara tydlig och säga att jag har varit ordförande i Arlandarådet under den tiden det arbetade. Där finns ett starkt engagemang, och det arbetet har varit väldigt värdefullt för Arlandas fortsatta utveckling. Där har funnits representanter för Stockholmsregionen, näringslivet och myndigheter, och det är klart att det arbetet har otrolig betydelse för det fortsatta arbetet med färdplanen.

Det kommer att ha betydelse för vilka landanslutningar eller andra anslutningar till Arlanda man gör. Det kommer att ha betydelse för utmaningen att göra Arlanda till en fossilfri flygplats när det gäller dess egen verksamhet, eller för den delen att säkerställa att vi kan etablera biobränsle där, så att flyget klarar den omställningsresa man behöver göra.

Arbetet bereds just nu i Regeringskansliet. Vi arbetar med det underlag som Arlandarådet har arbetat med. Det är på det sättet arbetet brukar fungera i regeringen, så det är ingen nyhet.

Jag är glad över att Helena Lindahl är engagerad. Det är många. Flyget behöver finnas. Det behöver ställa om. Det behöver vara tillgängligt. Det behöver kunna klara klimatutmaningarna.

Vi behöver ta politiskt ansvar om vi ska rädda den här planeten. Det handlar både om att klara människors behov av kommunikationer och om att vara tydliga med att de transportsätt som finns måste klara de klimatkrav som ställs. Här har flyget en läxa att göra. Flyget klarade inte av klimatkraven tidigare, och man gör det fortfarande inte.

Det är fortfarande så att de långresor som många människor gör som nöjesresor ut över världen har väldigt stor klimateffekt. Det är inte hållbart. Här måste vi använda de styrmedel som finns. Ett av de viktigaste är att erbjuda alternativ, att investera i den största järnvägssatsningen i modern tid, att säkerställa att man kan hitta andra alternativ och också att arbeta med att flyget i sig självt ska klara att bli hållbart. Där är Sverige världsledande. Vi kommer att ligga före i den omställningen, och det är jag stolt över.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

### **§ 9 Svar på interpellation 2018/19:222 om dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo**

Anf. 65 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Johan Hultberg har ställt frågor till mig om utvecklingen av järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Oslo, om avgifterna på Svinnesundsbron och om regeringen är beredd att ta initiativ till framtagande av en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande transporter på järnväg.

Regeringen beslutade den 31 maj 2018 om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. För regeringen är det viktigt att hela Sverige ges goda förutsättningar att

växa och utvecklas. Den nationella planen omfattar därför stora satsningar på såväl nybyggnation som upprustning och modernisering av befintlig infrastruktur och innefattar den största järnvägssatsningen i modern tid.

Av fastställelsebeslutet framgår att regeringen pekat ut att Trafikverket ska göra en bristanalys för stråket Göteborg–Oslo på grund av dess kapacitetsproblem och långa restider. Det innebär att Trafikverket kommer att utreda stråket med målsättning att det är så pass utrett att det kan övervägas i en kommande planrevidering. Trafikverket har redan i uppdrag att utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet.

Av regeringens fastställelsebeslut framgår att Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av den gränsöverskridande transportinfrastrukturen ska ske i dialog mellan departementen i de båda länderna samt mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land. Regeringen har en pågående dialog med den norska regeringen kring de gränsöverskridande stråken, däribland Göteborg–Oslo, eftersom regeringen ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i bland annat det nämnda stråket kan stärkas. I det sammanhanget diskuteras också olika finansieringsfrågor.

Anf. 66 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret på min interpellation! Detta är en väldigt viktig fråga för mig personligen, som representant från Fyrbodalen. Det är också en oerhört viktig fråga för hela Sverige och för Norge.

Norge är jämte Tyskland Sveriges absolut viktigaste handelspartner. Bara varuexporten uppgår till en bra bit över 130 miljarder varje år och utgör omkring 10 procent av Sveriges totala varuexport. Tillkommer gör vår tjänsteproduktion eller vår tjänsteexport på styvt 90 miljarder. Därtill har vi, som alla vet, en stor och växande gränshandel, som uppgår till omkring 20 miljarder.

Men potentialen, herr talman, är ännu mycket större. Det finns goda möjligheter att öka handelsutbytet och inte minst arbetspendlingen. Arbetspendlingen är i dag redan omfattande. Det är faktiskt den största som vi har i Norden – den mellan Sverige och Norge. Den uppgår i dag till omkring 60 000 pendlare.

Norge är ett gott och viktigt grannland till oss. Men, som sagt, potentialen är mycket större. Vi kan komma varandra mycket närmare genom en bättre infrastruktur som ger helt andra förutsättningar och helt andra möjligheter än i dag. Men då behövs det en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo och på sikt, naturligtvis, på hela stråket från Oslo ned till Hamburg, vilket det också jobbas på längre ned.

I dag ser vi att trafiken över Svinesund är stor. Den är växande. Men man åker just över Svinesundsbron. Trafiken är alltså till största del förlagd till E6:an, och man åker till största del på gummihjul. Det är omkring 2 500 lastbilar som passerar över bron varje dygn. Sammantaget är det omkring 1 miljon lastbilar som passerar Svinesundsbron varje år. Det är alltså dubbelt så många som passerar över till exempel Öresundsbron. Det passerar också fler personbilar över Svinesundsbron än över Öresundsbron. Det är omkring 7 miljoner personbilar.

Jag tror att de siffrorna tydliggör att transportbehovet är väldigt stort. Det finns verkligen ett behov av att försöka göra investeringar som möjliggör en ökad överflyttning från väg till järnväg. I dag sker 97 procent av resorna mellan Göteborg och Oslo med bil, på väg. Enbart 1 procent sker med tåg. Jag och infrastrukturministern är nog helt överens om att det inte är hållbart – varken miljömässigt eller kapacitetsmässigt.

Restiderna behöver kortas. Då krävs det investeringar i dubbelspårig järnväg. Nu växer det fram möjligheter som Västra Götalandsregionen och våra vänner på andra sidan norska gränsen pekar på. Det handlar om att finansiera stora delar av utbyggnaden vid sidan av anslagsvägen och vid sidan av de vanliga planstrategierna. En möjlighet är att faktiskt använda de avgifter som i dag tas ut på Svinesundsbron till att finansiera investeringar i järnväg.

I dag är överenskommelsen mellan Sverige och Norge att avgifterna ska användas bara för att finansiera vägbron och att avgifterna ska tas bort när den är betald. Prognosen är att den kommer att vara det omkring 2021.

Min fråga som jag ställer i denna interpellation – och detta brådskar – är om ministern är beredd att på allvar ta en diskussion med sina norska kollegor om huruvida denna lösning skulle vara möjlig. Det handlar helt enkelt om att Sverige och Norge gör ett nytt handslag och att vi vid behov förändrar lagstiftningen så att det är möjligt att använda Svinesundsbrons avgifter för att delfinansiera denna oerhört angeläga nya infrastruktur.

Anf. 67 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Johan Hultberg! Jag delar uppfattningen att det är viktigt att få fler järnvägssatsningar på plats. Det är ett klimatsmart sätt att resa. Det är dessutom bra, eftersom det innebär att vi minskar trycket på både existerande järnvägssystem och våra vägar. Det är ett av skälen till att vi gör den största järnvägssatsningen i modern tid.

Det är 700 miljarder kronor i nationell plan. En mycket stor del av det går till just järnväg. Det är faktiskt 100 miljarder mer än vad den förrförra regeringen måktade med att lägga. Det innebär att vi nu inte minst kan påbörja sträckan mellan Göteborg och Borås – det är en nog så prioriterad sträcka i Göteborgsregionen. Vi kan rusta upp Västra stambanan och se till att vi får en sydostlänk eller för den delen Norrbottenbanan. Hela Sverige stärks nu. Det är nu vi investerar och gör de satsningar som egentligen borde ha gjorts för 10, 15 och 20 år sedan. När svenska folket har velat åka mer tåg och när företagen har velat skicka mer gods på tågen har man tidigare valt att inte investera. Nu gör vi det. Det kommer att ha klimateffekt, men det kommer naturligtvis också att innebära att vi ökar möjligheterna till bättre transporter.

Johan Hultberg pekar själv väldigt rätt på Västra Götalandsregionen och vilken otrolig betydelse det har vilka förbindelser som finns med inte minst Oslo. Därför har vi varit djupt engagerade i detta. I nationell plan gör regeringen precis det som Västra Götalandsregionen frågar efter – tar fram ett underlag inför nästa revidering så att det finns färdiga planer för potentiella satsningar om vi väljer att prioritera dem.

Sedan gäller det samarbetet eller samverkan och dialogen med Norge. Det har varit intensivt. Vi för naturligtvis diskussioner med Norge om de gemensamma åtaganden vi har i fråga om Svinesundsbron men också om andra satsningar. Här har inte minst tillgängligheten till Kongsvingerbanan



varit viktig. Men vi har också viktiga järnvägssatsningar i andra delar av landet.

Jag var nyligen uppe och invigde bron vid Stora helvetet. Det låter roligt, men jag kan berätta för dem som inte känner till det att Stora helvetet ligger en bit från Åre. Man passerar Storlien och tar sig mot Norge. Där har vi elektrifierat hela mittbanan. Ambitionen var att man på norska sidan skulle fortsätta med en elektrifiering av Meråkersbanan. Därmed skulle man på sikt kunna åka från Trondheim till Sundsvall, elektrifierat och effektivt. Dessvärre har inte norska regeringen valt att göra den prioriteringen nu. Regeringen eller riksdagen där sköt på den investeringen.

Så är det när vi har en dialog med vårt grannland Norge. Vi måste ha respekt för deras beslut och deras prioriteringar. Men vi har en intensiv dialog om hur vi kan förbättra förbindelserna mellan våra länder.

Avslutningsvis: Det är klart att man ska titta på alla finansieringsförutsättningar. Men jag vill vara noga med att säga: Det finns inga fria luncher. Vi kan titta på alternativ med avgifter, gröna obligationer, AP-fonder eller överskott från broavgifter. Men man måste vara medveten om att huvuddelen ändå kommer att vara ett statsfinansiellt åtagande. Det innebär att det inte är någon finansiering vid sidan av budgeten, utan en finansiering som vi gemensamt måste ta ansvar för i de långsiktiga planer som vi gör i nationell plan.

Det återstår att se vilket underlag för beslut vi får. Dialogen med den norska regeringen fortsätter naturligtvis. Jag uppskattar återigen engagemanget, för jag tror att det är viktigt att vi fortsätter att stärka järnvägstrafiken men också klimatsmarta sätt att ta sig inte minst över gränsen till Norge.

Anf. 68 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Som moderat blir jag naturligtvis glad över att höra en socialdemokratisk minister konstatera att det inte finns några fria luncher. Det är viktigt att vi hushållar med skattebetalarnas pengar och att vi för en ansvarstagande ekonomisk politik. Men vi vet att just investeringar i infrastruktur är väldigt viktiga för att skapa ökade möjligheter för företagande och för att vidga våra arbetsmarknadsregioner och därmed bidra till större skatteintäkter och vårt välstånd.

Vi vet också, som ministern lyfte i sitt inlägg, att infrastrukturbehoven är mycket stora. Jag är inte, herr talman, den enda ledamot som interpellerar ministern om angelägna infrastruktursatsningar. De finns över hela vårt land – de finns också i våra grannländer. Det är svårt att få alla de prioriterade och viktiga projekten att rymmas inom de begränsade ekonomiska planer som vi har, även om de under ganska många år successivt har reviderats upp och även om investeringar i järnväg har ökat med alliansregeringen liksom med denna regering, vilket är bra.

Jag tror att vi, givet det stora behovet, behöver titta på andra möjliga vägar för att få till tidigare investeringar. När vi inte gör investeringar i infrastrukturen hämmas nämligen tillväxten. Det är potential och möjligheter som inte tas till vara. Det är detta som jag är rädd att vi kommer att få se i västra Sverige om inte denna viktiga investering görs.

I stråket Köpenhamn–Oslo bor 8 av Nordens 26 miljoner invånare. Där finns 29 universitet och 260 000 universitetsstudenter, till exempel. I stråket Göteborg–Oslo har vi 4 miljoner invånare och en enorm potential.

Då tycker jag att vi måste vara öppna för att diskutera om inte den broavgift som finns på plats kan vara ett möjligt verktyg för att få till den där investeringen på lite kortare tid än vad som annars vore möjligt.

Vi vet också erfarenhetsmässigt att till exempel investeringen i Öresundsbron har varit väldigt, väldigt lönsam samhällsekonomiskt. På tolv år har den, vill jag minnas, levererat ett värde på 75 miljarder svenska kronor. Det är ungefär det dubbla gentemot vad den investeringen kostade.

Jag tycker därför att det finns goda samhällsekonomiska skäl och argument, och det är jag säker på att den utredning som Trafikverket genomför kommer att visa.

Det behövs alltså ett ökat och fördjupat samarbete mellan Sverige och Norge också på politisk nivå. Jag hör att ministern säger att det förs goda, konstruktiva dialoger, men jag önskar att dessa dialoger också leder framåt till avsiktsförklaringar och konkreta avtal om hur man vill arbeta vidare.

I just den här frågan är det som sagt var bråttom. Om inte nya politiska beslut tas försvinner möjligheten att använda broavgiften för att delfinansiera. Det är också så att det nu finns ett fönster med möjlig finansiering till stor del med hjälp av EU-fonder. För det här projektet skulle det vara möjligt att få rejäla stöd från EU:s fonder, men då gäller det att Sverige och Norge visar att man skulle kunna få till detta.

I Norge byggs det redan mycket när det gäller att få till de här dubbelspåren, så ansvaret ligger faktiskt rätt mycket på den svenska sidan. Då tycker jag att ett sätt för Tomas Eneroth att ta det ansvaret hade varit att ta initiativ till att förändra överenskommelsen mellan Sverige och Norge så att vi kan använda broavgiften till att investera i en ny, klimatsmart järnvägsinfrastruktur.

Anf. 69 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Vi tar som sagt initiativ. Vi har en dialog, men det krävs två för att komma överens. Det är också så att vi från svensk sida var tydliga med att vi nu gör de största investeringarna någonsin.

Även om jag noterar att Johan Hultberg talade om vikten av att ta statsfinansiellt ansvar ska vi komma ihåg att det ju är under moderatledda regeringen som det har slutat med stora budgetunderskott och med hög arbetslöshet. Det var först nu när vi lade nationell plan som vi kunde lägga 100 miljarder mer inte minst på järnväg.

Eftersom behoven är så otroligt mycket större, inte minst efter en tid när en tidigare moderat finansminister talade om att satsningar på järnväg är olönsamt och onödigt, ser vi behovet av att göra stora investeringar i järnvägen i hela landet så att vi slipper signalfel och växelfel. Vi ser behovet av en ordentlig renovering av ett nedslitet järnvägssystem och nyinvesteringar. Det har varit min utgångspunkt, och det görs just nu. Det är faktiskt nu det händer.

Det är klart att då måste också prioriteringar göras, och jag har varit noga med att lyssna på de prioriteringar som regionen har gjort. Västra Götalandsregionen var väldigt tydlig i sina prioriteringar: Det är Göteborg–Borås, det är Göteborgs hamn, det är Västra stambanan. Det man efterfrågade från Västra Götalandsregionen var bland annat att ta fram ett underlag inför nästa revidering när det gäller sträckan Göteborg–Oslo. Det arbetet pågår.

Där lyssnar vi alltså på det som varit regionens viktigaste prioriteringar. Från svensk sida är det naturligtvis viktigt att vi stärker de svensk-norska förbindelserna vare sig vi talar upp i Narvik, om Meråkers- och Mittbanan, stråket mellan Göteborg och Oslo eller för den delen Oslo–Örebro och de andra planerna som finns på väl fungerande järnvägsförbindelser.

När det gäller finansiering uppskattar jag uppfinningsrikedomen när det gäller att titta på olika möjliga finansieringsalternativ. Ända sedan jag tillträdde har jag själv varit väldigt noga med att säga att jag är beredd att vända på alla stenar för att titta på olika finansieringsalternativ, för behovet av investeringar i infrastruktur är ju så pass stort.

En sak har jag dock lärt mig, och det är att det inte finns några fria luncher. Även om vi hittar avgifter, AP-fondslösningar, gröna obligationer eller till och med helt privata initiativ är Eurostats regler så pass tydliga: Om det inte är en verksamhet som omedelbart själv går med ordentliga överskott eller där finansieringen täcker huvuddelen av kostnaderna, då är det att räkna som en statsfinansiell risk.

Detta innebär att då har vi att ta det i beaktande ändå. Hur konstruktiva finansieringsmodellerna än är måste vi i statsfinanserna ta höjd för den investeringsvolymen. Det gäller nya stambanor, det gäller Göteborg–Oslo, det gäller Norrbotniabanan, det gäller alla de infrastrukturinvesteringar och också en hel del andra investeringar vi talar om.

Vi kommer aldrig att tumma på några regler när det gäller ansvarshållandet. Däremot tittar vi på alla möjligheter att förmera förutsättningarna att kunna göra infrastrukturinvesteringar, för det behövs.

Jag vill återigen säga att jag uppskattar engagemanget. Jag är noga med att följa också regionens prioriteringar. Vi har en bra och fungerande dialog med den norska regeringen och tittar naturligtvis också på alla olika alternativ som står till buds. Det krävs dock även att man ska vara överens för att kunna komma i mål.

Anf. 70 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Det är knappast förvånande att Västra Götalandsregionen i det korta perspektivet har prioriterat just järnvägen mellan Göteborg och Borås, eftersom den är närmast museal. Där är faktiskt restiden längre i dag jämfört med när järnvägen invigdes, och det är verkligen ett exempel på behovet av stora investeringar.

Den här investeringen är också oerhört angelägen, och jag lyfter just möjligheten här att faktiskt titta på om det inte vore möjligt att få igång investeringar vid sidan av den anslagsfinansierade lösningen, som är standard.

Vi ser som sagt att trafikvolymerna över den svensk-norska gränsen är större än över Öresundsbron. Den investeringen har ju visat sig vara väldigt lönsam och har gett stora samhällsekonomiska vinster, och den lösning man har skapat just när det gäller Öresundsbron möjliggör ju för investeringar i annan infrastruktur än bara själva bron. Där tittar man nu på möjligheterna att i nästa steg, när Öresundsbrons investeringar är betalda och det mer handlar om drift och underhåll, också kunna vara med och bidra till finansiering av metron i Öresundsregionen.

På ett liknande sätt tycker jag att vi borde kunna resonera när det gäller den svensk-norska gränsen. Det är vår viktigaste gräns när det gäller handelsutbyte mellan Sverige och övriga Norden och Europa, och det är också ett sätt att faktiskt få ut mer av redan investerade kronor.

Det är glädjande att regeringen skjuter till medel för att göra en farledsfördjupning i Göteborgs hamn. Göteborgs hamn är Sveriges viktigaste och största hamn, men det är också Norges. 70 procent av deras varuexport går via Göteborg, så ska vi få ut mer effekt av de investeringar som nu görs i Göteborg är också järnvägsinvesteringen Göteborg–Oslo oerhört central och viktig.

Anf. 71 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack, Johan Hultberg! Jag gläds åt att det är fler och fler som nu vill titta på och lyfta fram olika investeringar i infrastruktur som behöver göras. Det är ju för att man också ser att någonting händer: Nu har vi en regering som faktiskt genomför infrastrukturinvesteringar. Vi lägger mer resurser än någonsin, och därmed blir det möjligt att hoppas och faktiskt försöka hitta nya lösningar för att förbättra kommunikationerna.

Det är viktigt för Sverige som ett litet, exportberoende industriland att ha bra kommunikationer ut i världen. Det är viktigt för Sverige att också ha bra relationer med vårt grannland Norge och förtäta de förbindelser som finns, inte minst ur arbetsmarknadssynpunkt. Den målsättningen tror jag att Johan Hultberg och jag delar. Låt oss hitta bättre möjligheter att stärka infrastrukturen.

Men då krävs att vi prioriterar den ekonomiskt. Då krävs det investeringar i stället för skattesänkningar. Då krävs satsningar på järnväg och klimatsmarta sätt att resa i stället för andra satsningar. Det är tydliga prioriteringar.

Vi väljer att göra detta. Vi gör det i nationell plan, vi gör det i den transportpolitik vi bedriver och vi gör det också i de planer vi har inför kommande revideringar. Där arbetar nu Trafikverket enligt regionens önskemål med att titta på förutsättningarna också när det gäller att förbättra sträckan mellan Göteborg och Oslo.

Det återstår att se om Johan Hultberg och jag kommer att resa på den sträckan framöver. Det är inte omöjligt, som gamla Kronobergskollegor. Men om vi inte gör det får vi hoppas att vi ändå flyttar frågan en bit framåt genom vårt engagemang här.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## § 10 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Motioner

med anledning av prop. 2018/19:105 Utökad fredsplikt på arbetsplatser där det finns kollektivavtal och vid rättstvister

2018/19:3101 av Ali Esbati m.fl. (V)

2018/19:3102 av Magnus Persson m.fl. (SD)

Följande interpellationer hade framställts:

den 10 maj

**2018/19:231 Framtiden för svenskt sportskytte**

av *Alexandra Anstrell* (M)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

**2018/19:232 Finansiering av behandling vid sällsynta sjukdomar**

av *Mattias Karlsson* i Luleå (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

§ 12 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 10 maj

**2018/19:629 Bostadstillägget**

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Annika Strandhäll (S)

**2018/19:630 Störande bilmusik**

av *Lars Mejern Larsson* (S)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

**2018/19:631 Ökad byråkrati för vapenägare**

av *John Widegren* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

**2018/19:632 Kötid för sjuksköterskor**

av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

**2018/19:633 Agenda 2030-delegationens slutrapport**

av *Teres Lindberg* (S)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

**2018/19:634 Handlingsplan mot socker**

av *Mats Wiking* (S)

till socialminister Lena Hallengren (S)

**2018/19:635 Tillkännagivanden inom filmpolitiken**

av *Jonas Andersson* i Linköping (SD)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

**2018/19:636 Tung transport med kran**

av *Åsa Coenraads* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

**2018/19:637 Flygskatt**

av *Åsa Coenraads* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

Prot. 2018/19:91  
13 maj  
-----

**§ 13 Anmälan om skriftliga svar på frågor**

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

*den 10 maj*

**2018/19:581 Pensionärer hos Kronofogden**

av *Jörgen Berglund* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

**2018/19:593 Lokaluthyrning till icke momspliktig verksamhet**

av *Hampus Hagman* (KD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

**2018/19:597 Positionsbestämning av personer i känslig verksamhet**

av *Beatrice Ask* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

**§ 14 Kammaren åtskildes kl. 13.49.**

Sammanträdet leddes  
av tredje vice talmannen från dess början till och med § 7 anf. 54 (delvis)  
och  
av talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANDERS NORIN

*/Olof Pilo*

<b>§ 1 Återrapportering från Europeiska rådets möte den 9 maj .....</b>	<b>1</b>
Anf. 1 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S).....	1
Anf. 2 JOHAN HULTBERG (M) .....	3
Anf. 3 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S).....	3
Anf. 4 JOHAN HULTBERG (M) .....	4
Anf. 5 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S).....	4
Anf. 6 MARTIN KINNUNEN (SD) .....	4
Anf. 7 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S).....	5
Anf. 8 MARTIN KINNUNEN (SD) .....	5
Anf. 9 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S).....	5
Anf. 10 ANNIKA QARLSSON (C).....	6
Anf. 11 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S) .....	6
Anf. 12 ANNIKA QARLSSON (C).....	7
Anf. 13 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S) .....	7
Anf. 14 JENS HOLM (V) .....	7
Anf. 15 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S) .....	8
Anf. 16 JENS HOLM (V) .....	8
Anf. 17 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S) .....	9
Anf. 18 DÉSIRÉE PETHRUS (KD) .....	9
Anf. 19 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S) .....	9
Anf. 20 DÉSIRÉE PETHRUS (KD) .....	10
Anf. 21 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S) .....	10
Anf. 22 BENGT ELIASSON (L) .....	10
Anf. 23 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S) .....	11
Anf. 24 BENGT ELIASSON (L) .....	11
Anf. 25 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S) .....	12
Anf. 26 ÅSA WESTLUND (S).....	12
Anf. 27 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S) .....	13
Anf. 28 ÅSA WESTLUND (S).....	13
Anf. 29 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S) .....	13
<b>§ 2 Meddelande om statsministerns frågestund .....</b>	<b>14</b>
<b>§ 3 Ärenden för bordläggning.....</b>	<b>14</b>
<b>§ 4 Svar på interpellation 2018/19:149 om ändringar i vattentjänstlagen .....</b>	<b>14</b>
Anf. 30 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	14
Anf. 31 LARRY SÖDER (KD).....	15
Anf. 32 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	16
Anf. 33 LARRY SÖDER (KD).....	17
Anf. 34 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	18
Anf. 35 LARRY SÖDER (KD).....	18
Anf. 36 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	19
<b>§ 5 Svar på interpellation 2018/19:173 om Arlandas expansion och klimatet .....</b>	<b>19</b>

Anf. 37 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	19
Anf. 38 JENS HOLM (V) .....	20
Anf. 39 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	21
Anf. 40 JENS HOLM (V) .....	21
Anf. 41 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	22
Anf. 42 JENS HOLM (V) .....	23
Anf. 43 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	24
<b>§ 6 Svar på interpellation 2018/19:188 om konsekvensanalys vid rivning av dammar .....</b>	<b>24</b>
Anf. 44 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	24
Anf. 45 LOTTA OLSSON (M).....	25
Anf. 46 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	26
Anf. 47 LOTTA OLSSON (M).....	26
Anf. 48 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	27
Anf. 49 LOTTA OLSSON (M).....	28
Anf. 50 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	29
<b>§ 7 Svar på interpellation 2018/19:207 om transportstöd i Göteborgs södra skärgård .....</b>	<b>29</b>
Anf. 51 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	29
Anf. 52 HENRIK EDIN (L).....	30
Anf. 53 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	30
Anf. 54 HENRIK EDIN (L).....	31
Anf. 55 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	32
Anf. 56 HENRIK EDIN (L).....	33
Anf. 57 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	33
<b>§ 8 Svar på interpellation 2018/19:218 om rapporterna om flyget.....</b>	<b>34</b>
Anf. 58 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	34
Anf. 59 HELENA LINDAHL (C).....	34
Anf. 60 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	35
Anf. 61 HELENA LINDAHL (C).....	36
Anf. 62 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	37
Anf. 63 HELENA LINDAHL (C).....	37
Anf. 64 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	38
<b>§ 9 Svar på interpellation 2018/19:222 om dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo.....</b>	<b>38</b>
Anf. 65 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	38
Anf. 66 JOHAN HULTBERG (M) .....	39
Anf. 67 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	40
Anf. 68 JOHAN HULTBERG (M) .....	41
Anf. 69 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	42
Anf. 70 JOHAN HULTBERG (M) .....	43



Anf. 71 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	44	Prot. 2018/19:91
<b>§ 10 Bordläggning</b> .....	<b>44</b>	13 maj
<b>§ 11 Anmälan om interpellationer</b> .....	<b>45</b>	-----
<b>§ 12 Anmälan om frågor för skriftliga svar</b> .....	<b>45</b>	
<b>§ 13 Anmälan om skriftliga svar på frågor</b> .....	<b>46</b>	
<b>§ 14 Kammaren åtskildes kl. 13.49</b> .....	<b>46</b>	