

§ 1 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 4 juni kl. 14.00*.

§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövningar

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:
prot. 2019/20:24 för tisdagen 26 maj från skatteutskottet och
prot. 2019/20:40 för torsdagen den 28 maj från miljö- och jordbruksutskottet.

§ 3 Anmälan om faktapromemoria

Andre vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:
2019/20:FPM39 Förslag till ändring av kapitaltäckningsregler med anledning av covid-19-utbrottet *COM(2020) 310* till finansutskottet

§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:
Propositioner
2019/20:164 till socialutskottet
2019/20:168 till konstitutionsutskottet
2019/20:169 till justitieutskottet

Skrivelse
2019/20:130 till finansutskottet

§ 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Socialutskottets betänkanden

2019/20:SoU16 Personlig assistans för samtliga hjälpmoment som avser andning och måltider i form av sondmatning

2019/20:SoU19 Covid-19 och ändringar i smittskyddslagen

2019/20:SoU24 Vistelsekommuners ansvar för socialtjänstinsatser

Skatteutskottets betänkande

2019/20:SkU14 Genomförande av EU:s direktiv om automatiskt utbyte av upplysningar som rör rapporteringspliktiga gränsöverskridande arrangemang

Svar på interpellationer

§ 6 Svar på interpellationerna 2019/20:398 och 399 om stöd till regionala flygplatser

Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Lars Thomsson och Sven-Olof Sällström har i var sin interpellation ställt ett antal frågor till mig om beredskapsflygplatser och stöd till regionala flygplatser. Jag väljer att besvara interpellationerna i ett sammanhang.

Spridningen av det nya coronaviruset som orsakar sjukdomen covid-19 har inneburit kraftigt reducerad flygtrafik. Detta är en tydlig konsekvens av att smittspridningen ska minska i samhället. Som en följd av detta har också ekonomin för flygplatserna i Sverige påverkats.

Sedan det befintliga systemet med beredskapsflygplatser etablerades 2012 har det skett förändringar i omvärlden som påverkat förutsättningarna för beredskapsflygplatserna. Det finns behov av att göra en översyn för att bedöma det nuvarande systemets effektivitet, funktionalitet och ändamålsenlighet. Regeringen beslutade därför i december 2019 att uppdraga åt Trafikverket att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna. Uppdraget ska slutredovisas senast den 15 juni 2020. Beredskapsflygplatserna har en viktig funktion när det gäller att säkerställa beredskap för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet.

Regeringen har föreslagit att 20 nya miljarder tillförs kommunsektorn 2020, varav 12,5 miljarder kronor utgör ett permanent tillskott. De flesta av de icke-statliga flygplatserna är kommunalt ägda. Swedavia har möjlighet att använda sig av generella statliga åtgärder med anledning av det nya coronaviruset, till exempel statligt stöd vid korttidspermitteringar.

I sammanhanget vill jag nämna att de icke-statliga regionala flygplatserna årligen får ca 103 miljoner kronor i statligt driftsbidrag. Staten finansierar även jourberedskap vid beredskapsflygplatser.

Anf. 2 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD):

Fru talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret! Jag tänker inte upprepa hela min interpellation här, men den fråga jag ställde i interpellationen var: Hur avser ministern att säkerställa att den funktion som de regionala flygplatserna fyller ur ett krigs- och krisberedskapsperspektiv bi-

behålls under och efter pågående kris? Tyvärr får jag konstatera att ministerns svar är: inte alls.

Ministern hänvisar i sitt svar bland annat till de extra miljarder som en samlad opposition tvingade regeringen att anslå i en extra ändringsbudget. Men de pengarna delas ut till kommuner beroende på befolkningsunderlaget och har inget att göra med flygplatserna. Det är inte så att de kommuner som har regionala flygplatser får extra pengar där. Och flygplatserna ska konkurrera med de stora hål som nu grävs i kommunernas ekonomi genom inkomstbortfall, ökade kostnader för omsorg, skyddsutrustning och så vidare samt inte minst skolan och annat. Hur ska man då lösa detta?

Regeringen tvingar nu kommunerna att göra en prioritering. Självklart kommer flygplatserna att prioriteras ned till förmån för hälsa och liv. Och har man inte pengar i kommunens budget finns det inga pengar.

Fru talman! Vi kommer alla ihåg den stora brandsommaren 2018. Det är bara två år sedan. Under en tid fanns det då sex brandsläckningsflygplan och en massa helikoptrar stationerade på den regionala flygplatsen i Sveg.

I dag är det den 1 juni. Brandfaran är återigen stor eller mycket stor i stora delar av landet. Skillnaden mot 2018 är att många flygplatser i dag har ingen eller mycket liten verksamhet. Personal är varslad eller korttidspermitterad, flygledare tappar behörighet och vi riskerar att få mycket stora och allvarliga problem vid en upprepning av brandsommaren 2018.

Fru talman! För ungefär en månad sedan var jag på en föreläsning som organisationen Transportföretagen Flyg hade. Där framkom det att man på en i övrigt stängd flygplats som inte är beredskapsflygplats genomförde en sjuktransport sent en kväll med sjuka coronapatienter. Man lyckades tillfälligt öppna flygplatsen. Men vi vet inte om man skulle kunna göra det igen. Vi hade tur då, men vi kanske inte har det nästa gång.

Nu går vi in i semesterperioden, och många svenskar beräknas på grund av pandemin semestra i Sverige – i den svenska glesbygden, i de svenska fjällen eller kanske på Gotland. Det är regioner där man har liten eller mycket liten möjlighet att ta emot en stor skara coronasmittade patienter från andra delar av landet. Då måste det finnas en möjlighet till ambulansflyg.

Det måste finnas möjlighet att snabbt öppna en flygplats för att kunna flyga ut patienter om behov finns. Då behöver flygplatserna finnas kvar. Det är ju inte alla som finns kvar. Till exempel läggs Ängelholms flygplats nu ned på grund av bristande ekonomi.

Återigen: Hur ska ministern och regeringen säkerställa att vi har flygplatser som fungerar under krisen och också efter krisen?

Anf. 3 LARS THOMSSON (C):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka för svaret. Det är nästan att man skäms att ställa en interpellation i dessa tider, när vi har fokus på corona, men den här interpellationen har ju tillkommit på grund av corona, till stor del. Jag kommer att upprepa en del av de frågor som Sven-Olof Sällström ställde, men den första frågeställningen i min interpellation är: Anser regeringen att flygplatserna runt om i Sverige är en viktig infrastruktur förutsättning för god krisberedskap, och avser regeringen därför att utöka antalet beredskapsflygplatser? Jag konstaterar att jag inte fick något svar på detta.

Jag kan väl komplettera frågan med att säga att direktivet gavs i december 2019. Nu är vi i en ny värld efter corona, och direktiv från december 2019 är kanske inte helt aktuella längre. Därför blir min tilläggsfråga: Har ni uppdaterat direktiven efter coronabrottet? Det är ju ändå en helt ny flygvärld vi ser.

Den andra frågan i min interpellation är: Vilken strategi har regeringen för det kommande inrikesflyget? Ska vi ha ett inrikesflyg är det väldigt hög tid att regeringen vidtar ytterligare åtgärder, för annars finns det inget inrikesflyg att återstarta efter pandemin.

Vi vet alla att klimatförändringarna tuffar på. Risken för fortsatta bränder är stor. I går fick vi höra att det är väldigt stor brandfara i hela landet. Vi kommer alla ihåg skogsbränderna 2014 och 2018. Risken för omfattande skogsbränder under detta år är uppenbar samtidigt som vi faktiskt inte har några flygplatser igång. De är väldigt nedstängda. Det är knappt kompetenta flygledningar håller igång just nu.

Jag ber om att få ett förtydligande. Vilken är framtidens strategi för inrikesflyget, som ministern säger? Har det getts något tilläggsdirektiv när det gäller den utredning som nu är på väg att presenteras?

Anf. 4 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är otroligt viktigt att vi nu följer utvecklingen för de regionala flygplatserna men också för flyget som sådant. Sverige behöver flyg – både inrikesflyg och utrikesflyg. Vi är ett litet, exportberoende industriland. Vi är starkt beroende av väl fungerande flyg. Sedan har vi varit tydliga med, både före corona och efter corona, att flyget ska ställa om. Vi måste ha ett hållbart flyg oavsett om det handlar om biobränsleiblandning eller, på sikt, om elektrifierat flyg. Det arbetet fortgår.

Men det är klart att i en sådan här kris, när allt flyg i princip ligger nere, inte bara i Sverige utan i hela världen, sätts en helt annan dagordning på plats för flygindustrin, för flygbolagen och för flygets aktörer. Vi har från regeringens sida fått agera med kreditgarantier för att se till att flygbolagen kan klara den kris de möter och med upphandling av flyg för att säkerställa samhällsviktiga transporter.

Även om vi ska minska rörligheten och har haft det som utgångspunkt för att inte öka smittspridningen var vi tvungna att gå in när marknaden inte klarade av detta. Det handlar om flyg från Gotland till fastlandet eller för den delen om flyg i Kiruna och längs Norrlandskusten och inte minst i Östersund för att säkerställa vissa typer av transporter av personer som arbetar inom sjukvården eller i annan samhällsviktig verksamhet. Men det handlar också om att kunna frakta en del material.

MSB har sedermera fått ett uppdrag när det gäller att kunna göra den typen av kompletteringar.

I takt med att det blir ett lite lättare läge ser vi också att en del kommersiellt flyg återupptar transporter – SAS, Air Leap och Amapola har aviserat detta. Det är viktigt att komma ihåg att på de ställen där det sker får det upphandlade flyget dra sig tillbaka. Det är bra för de regionala flygplatserna och för de statliga flygplatserna, som därmed kommer igång med verksamhet.

Jag tror att man ska vara försiktig med de alarmistiska tongångar som jag inte minst hör Sven-Olof Sällström redovisa. Vi ska vara noggranna. Vi får inte ge svenska folket föreställningen att det skulle vara helt ödelagt

och att det inte finns förutsättningar för ambulansflyg och brandflyg att landa. Vi har flygplatser som med kort varsel kan öppna. Vi har beredskapsflygplatser som med statlig finansiering har förutsättningar att klara det uppdraget.

Vi kan naturligtvis klara både ambulansflyg och brandflyg utöver det kommersiella flyg som framöver kanske kommer att börja ta fart. Här har vi också från statens sida skjutit till resurser.

Jag tänker också svara på frågan som Lars Thomsson ställer, för jag tycker att den är viktig. Det första svaret är: Ja, flyget är viktigt. Beredskapsflygplatserna är viktiga, och de regionala flygplatserna är viktiga. Det var ett av skälen till att jag relativt snabbt som minister valde att, utöver att tillsätta Arlandarådet, ge ett uppdrag om en översyn av just de regionala flygplatserna. Mycket har nämligen hänt sedan man gjorde fördelningen mellan Swedavias och statens ansvar och kommuners och regioners ansvar.

Nu kom pandemin, som kanske ger lite extra belysning på hur viktigt det är att ha en flygplatsstruktur och att vi säkerställer att vi har en bra finansiering för det. Därför har vi skjutit till resurser till kommuner och regioner, så att de faktiskt har möjlighet att göra extrainsatser för sina regionala flygplatser. Det handlar om att se till att det är möjligt att använda även korttidspermitteringar eller annat för att upprätthålla kapacitet.

Sedan är det naturligtvis en viss skillnad när det gäller helt privatägda flygplatser, som Ängelholm är. Men jag har noterat att det i kringliggande kommuner och regioner finns ett intresse av detta, för det är klart att det finns skäl att ha en väl fungerande flygplatsstruktur i hela Sverige. Det är också regeringens uppfattning. Det kan ni vara trygga med.

Anf. 5 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD):

Fru talman! Jag vet inte riktigt om detta är alarmistiskt. Jag ringde Svenska regionala flygplatser i fredags och kollade detta med dem. 2 av deras 34 flygplatser är beredskapsflygplatser, och de får ersättning för att kunna vara öppna dygnet runt – 2 av 34. Mycket riktigt kan många av de andra också göra detta. De har jourlistor och liknande. Folk ställer upp på fritiden och ibland utan betalning för att kunna finnas på en jourlista, eller så har de andra lösningar. Men de får ingenting av staten för detta. Det är inte regeringen som ser till att vi har den beredskapen. Det ansvaret har de själva tagit i kommunerna. De har själva tagit det på dessa flygplatser. Här tycker jag faktiskt att regeringen måste gå in – det är alltså 2 av 34.

Organisationen Svenska regionala flygplatser har sänt en skrivelse till regeringen. Jag förmodar att ministern har fått den på sitt bord. Den är undertecknad av 34 kommunstyrelseordförande. Många tillhör ministrerns parti, Socialdemokraterna. Vad säger du till dina kollegor, ministern – till Malin Svanholm i Kramfors, Sara Lundberg i Arvidsjaur eller Johan Persson i Kalmar? De har skrivit under denna skrivelse. De vill ha detta stöd. Vad säger du till dem? Vilket stöd ger du dem och deras kollegor landet runt? Hur ställer sig regeringen till deras vädjan om extra driftsbidrag och om att man ska utse alla regionala flygplatser till beredskapsflygplatser i detta läge?

Som jag sa tidigare är det två av dessa flygplatser som är beredskapsflygplatser, som kan ta emot dygnet runt och som planerar för det. De andra kan eventuellt lösa det. Men hur länge går det? Ja, det vet vi inte.

Vi står, som sagt, inför ett väldigt riskabelt läge. Vi kan få en brand-sommar. Vi kan få coronautbrott. Då kan vi inte ha ett läge där flygplatserna i Sveg, Vilhelmina och så vidare är nedlagda. Det finns platser som man snabbt måste kunna nå med ambulansflyg och med brandflyg. Det gäller också Kalmar och andra platser, inte bara Norrland. Det finns även platser i södra Sverige som det kan vara komplicerat att nå med ambulansflyg, med ambulans och med brandflyg om man inte har tillgång till detta. Hur ska regeringen lösa det?

Det går att konstatera att regeringens beredskap när det gäller pandemin var bedrövlig. Det behöver vi inte diskutera. Det vet vi redan. Vi har sett resultatet. När det gäller beredskapen för de regionala flygplatserna och beredskapsflygplatserna är det samma sak. Det är inte bra i dag. Ska vi ha den beredskap som behövs i den här krisen behöver vi fler beredskapsflygplatser. Vi kan inte vänta på en utredning som ska redovisas den 25 juni, för den kommer inte att göra någonting åt detta i den akuta krisen – det är ju för framtiden. Nu behöver vi lösa detta för sommaren, och det behöver regeringen ta tag i.

Återigen undrar jag: Vad tänker ni göra? Vad avser regeringen att göra?

Anf. 6 LARS THOMSSON (C):

Fru talman! Jag tackar igen för svaren från ministern. Jag tycker att det var rätt bra svar. Det var inte riktigt svar på den fråga jag ställde, men det var ändå bra.

Centerpartiet har en grundsyn. Vi tror väldigt mycket på flyget framöver. Inrikesflyget kommer att ha en väldigt stor roll framöver. Det är lätt att tro att allt ska ersättas med järnväg. Det kommer inte att ske. På väldigt många ställen kommer det inte att ske.

Varför är egentligen inrikesflyget viktigt? Ja, det handlar givetvis om beredskapsflyg, brandflyg och postflyg. Det handlar om polishelikoptrar, flygskola, försvarsflyg och framför allt om sjukvårdens olika insatser. Flyget runt om i Sverige kommer alltså att vara väldigt centralt. Många offentliga aktörer – Lantmäteriet, Migrationsverket, Kriminalvården, MSB, Sjöfartsverket och alla regioner – nyttjar faktiskt flyget mycket mer än man kan tro. Det är ingen smal fråga vi pratar om.

Jag är glad över att ministern säger: Ja, vi ska ha flyg framöver i Sverige, i hela Sverige. Det är precis vad vi behöver. Ministern pekar på att man har skjtit till extra miljoner.

Det jag ser att regeringen så här långt har gjort är att man har gett stöd till insatser för flygbolagen. Däremot är det ingenting till infrastrukturen. Man kan jämföra med vad som har gjorts i Norge. Där satsar man mycket mer pengar på infrastrukturen, det vill säga flygplatserna och flygledningssystemen. I den jämförelsen bleknar Sveriges insatser lite.

Att vi sedan med gemensamma krafter har satsat på 20 miljarder till kommunsektorn är väldigt bra, men jag är tyvärr helt övertygad om att det kommer att bli svårt att prioritera pengar till flygplatserna, för hålen i kärnverksamheten i kommunsektorn är stora.

Det kom också en utredning från SKR för ungefär en vecka sedan som pekar på att nedgången för de 34 regionala flygplatserna är ungefär 275 miljoner under 2020 på grund av coronan. Det innebär att det kommer att bli en extremt ansträngd situation för de regionala flygplatserna detta

år, och jag bedömer risken för väldigt många fler stängda flygplatser som ganska stor, alltså inte bara Ängelholm och Västerås.

Det som oroar i ministrarnas svar är att han säger att vi visserligen ska ha flyg men att vi ska vänta in rapporter. Men Arlandarådets rapport och flygplatsöversynen har ju inte ännu inte kommit fram. Det känns som om det möjligen finns en intern splittring i regeringen som gör att de rapporter som pekar ut riktningen för svenskt inrikesflyg faktiskt lyser med sin frånvaro.

Jag frågar en gång till: Vilken är regeringens strategi för att vi ska ha ett inrikesflyg långsiktigt? Utan insatser i närtid finns det nämligen inget flyg att återstarta.

Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack både till Sven-Olof Sällström och Lars Thomsson! Jag använde begreppet ”alarmistisk” eftersom man av Sven-Olof Sällströms inlägg fick intrycket att flygplatser i hela Sverige just nu har lagt ned. Så är det ju inte. Det är en flygplats som har aviserat nedläggning – Västerås – och det gjordes dessutom före pandemin.

Det är klart att man precis som all annan flygrelaterad verksamhet brottas med ekonomiska utmaningar. Det är naturligt vare sig det handlar om Swedavia, regionala flygplatser, Luftfartsverket eller för den delen de marktjänstföretag som arbetar inom flyget. När det inte går några flyg är det naturligtvis så att själva grunden för finansieringen påverkas, och detta är ett av skälen till att vi har arbetat med kreditgarantier, upphandlar samhällsviktigt flyg och skjuter till resurser till kommuner och regioner.

När det gäller beredskapsflygplatser tror jag ändå att det är viktigt för den som lyssnar att man ser en skillnad. Vi har under många år haft tio beredskapsflygplatser i Sverige som, för att täcka hela detta land, har möjlighet att öppna med kort varsel för att till exempel serva med ambulans- och brandflyg. Därutöver finns kapacitet även i hela det övriga flygplatsnätet. Det vi nu tittar på är om vi behöver utöka den verksamheten. Fortfarande finns dock god kapacitet för både brand- och ambulansflyg.

Det som var viktigt i ett läge när allt kommersiellt flyg låg nere var att säkerställa att vi klarade dessa förbindelser. Därför gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att upphandla samhällsviktigt flyg till Norrland och Gotland.

Jag säger, och har sagt vid flera tillfällen, att jag inte utesluter att detta är ett instrument som vi får använda även i andra sammanhang, precis som jag inte heller utesluter att vi kan komma att behöva göra mer insatser för att säkra en väl fungerande flygplatsstruktur. Den är viktig för Sverige, både utifrån erfarenheterna av bränderna för två år sedan, då vi såg hur viktigt det var med ett fungerande brandflyg, och i förlängningen för att se till att vi är ett land som har bra flygförbindelser. Det ska dock vara med ett flyg som ställer om, ett flyg som är hållbart och som inte minst, om det elektrifieras, kanske kommer att ha en helt annan struktur än den vi sett nu.

Regeringens utgångspunkt är alltså att se till att flyget ska finnas och ha starka förutsättningar att kunna återstartas. Vi följer naturligtvis utvecklingen med kapaciteten på flyget och flygplatserna. Vi är också hela tiden beredda att återkomma och föra en dialog med både branschorganisa-

tioner och kommuner och regioner om hur stöd ska utformas, och det utgår redan i dag ett ordentligt stöd till de regionala flygplatserna.

Som jag sa inledningsvis: Vi har en grundläggande utmaning i den flygplatsstruktur som bestämdes för snart 15 år sedan med uppdelningen mellan det statliga ansvaret och det kommunala, regionala och i viss mån också det privata ansvaret. Jag har velat ha en ordentlig genomlysning av den regionala flygplatsstrukturen, eftersom det blir tufft för en liten kommun med få resurser och, inte minst i detta läge, ett behov av att göra insatser för äldreomsorgen eller annat att uppbära också en flygplats. Då får vi bedöma vad det nationella intresset är, vilken flygplatsstruktur vi ska ha och hur mycket redundans vi behöver.

Det är det underlaget som Trafikverket arbetar med och som jag förväntar mig att få en bra rapport om i juni. Då kan vi med det som utgångspunkt titta på hur erfarenheterna både från brandflyget och från coronapandemin kan leda till rätt slutsatser och se vilken struktur vi ska ha framöver. Det gäller även vilken fördelning av kostnadsansvar vi ska ha framöver mellan stat, kommuner och regioner.

Anf. 8 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Jag tror egentligen att det finns en bred majoritet här i riksdagen för att ge flygplatserna möjlighet att överleva både denna och framtida kriser.

Uppenbarligen har andra delar av regeringen andra ambitioner, men jag tror faktiskt att Socialdemokraterna i det här fallet får ta den striden åt oss andra eller vända sig någon annanstans, för vi måste försöka behålla de här flygplatserna. Det handlar dels om pandemin och den kris den för med sig, dels om framtiden, jobben och företagandet i Sverige. Oavsett om det blir med gammal teknik i ett antal år eller om det blir ny teknik måste vi behålla flygplatserna.

Ta tag i detta nu! Vi måste lösa det!

Anf. 9 LARS THOMSSON (C):

Fru talman! Det är klart att jag blir lite glad när ministern säger att vi ska ha ett flyg att återstarta i Sverige. Jag tycker dock att det behövs ännu mer handling om det ska fungera.

Jag blir lite orolig när ministern säger att jo men, vi ger ett ordentligt stöd. Ja, man ger ett stöd på 103 miljoner. Men bara nedgången för de regionala flygplatserna är beräknad till 273 miljoner, så enligt min mening är stödet inte jättestort.

Jag är också glad att ministern öppnar för att verkligen se över den uppdelning som kom till för rätt länge sedan mellan statliga och icke-statliga flygplatser, för det skapar en hel del av de problem som vi diskuterar i dag. Norge med sitt Avinor har till exempel inte denna uppdelning.

Till sist vill jag säga att jag ser en väldigt positiv framtid för svenskt inrikesflyg med biojet och elflyg inom en hyfsat snar framtid. Färdplanen till 2030 är tydlig; då ska vi ha ett klimatneutralt inrikesflyg. Det tror jag att man kommer att lyckas med. Det är klart att coronan kan sätta lite käppar i hjulet för den utvecklingen, men jag tror att man kommer att lyckas med det.

Det vill dock till att man gasar nu och ger branschen en möjlighet att återstarta. Om vi ser på regionalflyget kan det bli elflyg som flyger mellan

de mindre orterna där man inte behöver passera Stockholm. Jag ser därför väldigt stora möjligheter med klimatsmart flyg framåt och hoppas att ministern jobbar vidare för att komma med mer konkreta insatser till flygbranschen.

Prot. 2019/20:129

1 juni

*Svar på
interpellationer*

Anf. 10 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack till båda interpellanterna för att ni lyfter flygets betydelse! Det är otroligt viktigt.

Jag är likt Lars Thomsson teknikoptimist. Jag har vid något tillfälle, och det kommer jag säkert att få äta upp, lovat att flyga med det första reguljära elflyget i Sverige när det är på gång. Det pågår en fantastisk utveckling med Heart Aerospace och Eliseprojektet, där vi faktiskt skulle kunna få fossilfritt flyg.

Det finns ett starkt engagemang hos branschen. Man vaknade sent och hade väldigt mycket fokus på att diskutera flygskatternas vara eller inte vara, men till slut förstod man att också kunderna, marknaden, kräver hållbara transporter.

Därför ställer nu flygindustrin om, och utgångspunkten för oss måste vara att vi får en grön återstart. När vi nu ska börja resa igen ska vi inte trycka på den bruna dieselknappen utan på en knapp som innebär att vi ställer om transportsektorn. Det handlar både om flyget och om landtransporterna. Det handlar om att få igång järnvägssystemen och en transportsektor som klarar klimatmålen. Det måste vara utgångspunkten.

Jag uppskattar diskussionen eftersom den belyser betydelsen av att ha en fungerande flygplatsstruktur. Det är frågor som vi har aviserat från regeringen och därför har utrett. Vilket ansvar har stat, och vilket ansvar har kommuner? Kom ihåg att för 10–15 år sedan bestämde denna kammare att staten har ansvar för ett antal flygplatser, och resten får kommuner och regioner sköta själva. Så sköt man till statsbidrag.

Om vi gör en annan bedömning framöver, låt oss diskutera det med hjälp av de underlag vi får om beredskapsflygplatser och den flygplatsöversyn som finns. Men kom ihåg att det inte bara är staten som har ett ansvar, utan kommuner och regioner har faktiskt också ett ansvar. Man har ett ansvar för de flygplatser man bedriver. Man är ägare. Ett ägaransvar innebär också att man har ett ekonomiskt ansvar.

Vi har hjälpt till under krisen med att skjuta till resurser till ägarna. Vi har hjälpt till under krisen genom att erbjuda korttidspermitteringar och annat stöd. Det är på det sättet staten hjälper till.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2019/20:400 om den nationella infrastrukturplanen

Anf. 11 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Magnus Jacobsson har frågat mig när jag avser att ge besked om inriktningen för infrastrukturplaneringen och om jag avser att låta riksdagen ta ställning till infrastrukturplaneringen i form av en proposition under 2020.

Jag har tidigare, den 25 november och den 6 december 2019, svarat på en skriftlig fråga respektive en interpellation från Magnus Jacobsson om den nationella infrastrukturplaneringen. Mitt svar är detsamma nu som då.

Arbetet med kommande nationell infrastrukturplanering bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Just nu genomförs den beslutade nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 med satsningar på över 700 miljarder kronor. Det är över 100 miljarder kronor mer än den föregående nationella planen som den borgerliga regeringen beslutade om.

Anf. 12 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Det är helt korrekt att jag har ställt samma fråga vid tre tillfällen. Orsaken till att jag har lyft upp frågan så återkommande – och tyvärr finns det med tanke på svaret en risk att jag får ställa frågan igen i höst – är det faktum att den nationella planen är tolvårig. I den tolvåringen gör man en revidering vart fjärde år, och då rullar på så sätt det långa perspektivet.

Den metoden har vi varit överens om i politiken, och det är en metod som gör att regioner, kommuner och näringsliv kan se åt vilket håll den nationella politiken går. Vad är det man pekar ut? Vad är det som är viktigt?

Låt mig ge några exempel i nuvarande plan som blir problematiska när de så fint bereds i Regeringskansliet eller ligger i byrålådan.

Exempelvis är det bra att man muddrar i Göteborgs och Luleås hamnar. Fast det vore bra att också få besked om hur isbrytarna ska finansieras och när de kommer.

Det är jättetrevligt att halva slussen i Trollhättan är finansierad, och det vore glädjande att få besked om den andra halvan. Man har byggt en fin hamn vid Norvik. Det finns budgeterat 4 av 10 miljarder för en tvärförbindelse. Det är klart att det vore bra att få besked om de sista 6 miljarderna, som ligger i nästa planperiod.

Stockholm har också behov av en östlig förbindelse. Just nu tror jag att den till och med är uttagen ur plan.

Vi är många som pratar om elvägar. De var inte ens framme när planen togs fram. Det är ny teknik. Min uppfattning är att vi är överens om att vi vill ha dem.

Skåne befinner sig i ett helt nytt läge där man har börjat diskutera en tredje fil på E6:ans motorväg. Man ser ett sådant tryck av både nationell och internationell trafik.

Vi har samma dilemma i Bohuslän, där jag kommer från. Det är uppe vid Svinesundsbron. Antingen sker det något med en förbättrad järnväg till Norge som kan lyfta mer gods, eller så står vi förr eller senare och måste diskutera en utbyggnad av E6:an eftersom vi inte klarar trycket från de norska lastbilarna.

Ölandsbron är inte med, men de flesta av oss börjar inse att det kanske behövs en ny Ölandsbro. Ostkustbanan ligger så sent i plan att även slutet av Ostkustbanan inte är med i planen eftersom det är svårt att veta vad som händer. Snart behöver vi få någon form av besked om hur man tänker sig gå vidare med höghastighetstågen.

Sedan är det Arlandas utbyggnad, den fjärde banan. Jag tror att vi är många i denna kammare som inser att om Arlanda ska bli ett nationellt nav för flyg behöver vi också göra dessa investeringar. Lite grann som vi hörde i den tidigare debatten, kära åhörare, finns frågan om den långsiktiga finansieringen av det lokala och regionala flyget.

Det finns alltså ett stort antal frågor som vi måste hantera. Flera av dessa frågor är påbörjade i nuvarande plan, men det finns inget besked om att fullfölja dem. Tanken med metodiken är tolv år med återkommande uppgradering vart fjärde år. Då återkommer jag till min fråga. När kommer den nationella planen så att man kan planera hos myndigheter, regioner, kommuner och i näringslivet?

Anf. 13 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag uppskattar verkligen engagemanget och nyfikenheten hos Magnus Jacobsson. Jag delar också uppfattningen att det finns otroligt många spännande projekt framöver som också behöver lyftas in i kommande nationella planer. Det finns en utveckling som är spännande när det gäller elektrifieringen och elvägar. Det var inte aktuellt vid den förra nationella planen.

Vi har från regeringens sida arbetat med en godstransportstrategi, som faktiskt leder till ett antal slutsatser för hur godstransportsystemen kan utvecklas i Sverige. För att inte tala om sjöfartens ökande betydelse. Regeringen har gett tydliga signaler eftersom hela transportsektorn måste ställa om. Det finns en gällande klimatlag. Nu pågår den största järnvägssatsningen i modern tid, och det är ändå bara början på den transformering vi kommer att se i transportsystemet, det vill säga klimatsmartare resor, transporteffektivitet, biobränsle och en långtgående elektrifiering.

Planerna och planinstrumentet har förvisso inte alltid varit tolvåriga utan tidigare varit tioåriga. Det är inte alltid så att regeringar har lagt fram en inriktningsplanering tidigt. Mellan 2010 och 2014 gjorde faktiskt den borgerliga regeringen ingen inriktningsplanering alls. I stället gjorde man kapacitetsutredningar och kom sedan med en proposition till riksdagen.

Jag kan försäkra Magnus Jacobsson om att vi bereder frågan i Regeringskansliet. Men det är också viktigt att dra slutsatser av den snabba tekniska utveckling som sker just nu.

För dem som följer debatten via medierna ska man ändå vara noggrann med att säga att det inte är så att det saknas besked om den framtida infrastrukturen. Den plan som finns i dag sträcker sig fram till 2029. Ja, jag förstår engagemanget och intresset, men jag tror också att de flesta inser att vi kommer att kunna ge besked långsiktigt, men just nu pågår ett genomförande av en historiskt stor infrastrukturplan på över 700 miljarder kronor. Nu görs stora satsningar i järnvägssystemet. Det läggs 164 miljarder i vägunderhåll. Därtill skjuter vi till extraresurser för att säkra kvaliteten i vägarna framöver.

Med all respekt för engagemanget och intresset för planeringen kan jag garantera att när väl arbetet med Trafikverkets underlag blir publikt kommer också jag att få åka land och rike runt, precis som Magnus Jacobsson, och lyssna in synpunkter, önskemål och prioriteringar från olika regioner.

Det medskicket vill jag passa på att göra i sammanhanget: Det är viktigt att man nu arbetar regionalt med vad som är de viktigaste prioritering-

arna framöver och att man hittar gemensamma uppfattningar över blockgränserna om vad staten behöver prioritera.

Jag säger detta mot bakgrund av den historia vi hade med Norrbotten-banan, där det fanns bred uppslutning 2004 och 2005. Regeringen fattade beslut om en satsning på Norrbottenbanan. Men så kom det en borgerlig regering 2006 och slog undan benen på förutsättningarna för Norrbottenbanan. Det kan jag verkligen beklaga. Hade man inte gjort det hade vi kanske haft en fungerande Norrbottenbana i dag med järnvägstrafik längs Norrlandskusten. Nu fick vi vänta tills det blev ytterligare ett regerings-skifte 2014, då vi kunde träda till och därmed ge klartecken för Norrbottenbanan, som just nu byggs.

Jag eftersträvar bred uppslutning i infrastrukturplaneringen, i nära samverkan inte minst med regioner och med handelskamrar, och jag hoppas och tror att vi framöver kommer att ha bred uppslutning i fråga om vikten av att satsa på infrastruktur. Den ska vara hållbar och klimatsmart och finnas i hela landet.

Anf. 14 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Det är helt korrekt, det som redogörs för här – planen går fram till 2029. Det var också det jag redogjorde för i mitt inlägg.

Problemet är att flera av de projekt som jag nämnde är med i planen men ligger så sent i planen att stora delar av finansieringen egentligen ligger i nästa plan. Då är det svårt för Trafikverket och olika regioner att påbörja projekten, när man de facto inte riktigt vet när resten av finansieringen kommer.

Jag har lyssnat på både regionpolitiker och regionala tjänstemän och på företrädare för näringslivet och olika lobbyorganisationer. Nu för tiden får man väl säga att man träffar lobbyorganisationer och lyssnar på vad de ser för behov framgent. Jag får en jättetydlig signal om att man upplever det oerhört frustrerande att den här planen inte rullas fram.

Jag tror att vi alla här i kammaren har haft ett antal debatter, både förra året och i år, där vi pekat på det klimatsmarta. Jag kommer ju från Väst-sverige, där vi haft ett jättebra samarbete i Västra Götalandsregionen. Jag satt tidigare med i den regionala utvecklingsnämnden. Vi har samarbetat med näringslivet och tagit fram olika tekniker för elektrifiering. Vi har bussar som går på el och till och med har hållplatser inne i bibliotek och sådana saker. Vi är alltså många som är positiva till den nya tekniken. Men det hjälper inte att vara positiv om vi inte får fram planeringsförutsättningar.

Sedan har jag all respekt för diskussionen om pengar, men då vill jag i all ödmjukhet påpeka att mig veterligen har väl i princip alla partier i denna kammare ställt sig bakom den budget som är antagen – möjligtvis med den skillnaden att i den kristdemokratiska budgeten för de tre närmaste åren lägger vi 1 miljard mer än regeringen. I de här sammanhangen är 1 miljard så pass lite pengar att man kan säga att vi har samma budget. Det som är intressant med vår miljard är att vi satsar på just elektrifiering – av flyg, av lastbilstrafik och av enskilda vägar. Det var det vi valde att fokusera på, för i de stora dragen har vi känt att där ska vi försöka vara så eniga som möjligt om både järnvägs- och väginvesteringar.

Men, återigen, vi måste få fram de långsiktiga planeringsförutsättningarna. Det här är så stora frågor att det inte riktigt duger att det bara bereds i Regeringskansliet. Det behöver komma till riksdagen så att vi kan processa det vidare. Och jag delar förhoppningen att det här kan vara frågor där vi har stor enighet, särskilt över tid. Jag är väl medveten om att det kan uppstå problem när man inte har enighet över tid när det gäller stora investeringsprojekt. Det kan man ha synpunkter på; det kan jag ha, och det kan andra ha. Men jag tror att det är viktigt att den här typen av debatt kommer till kammaren i form av en proposition så att vi kan se vad som är regeringens planering och prioriteringar.

Tyvärr är det min upplevelse att det bakom de vackra orden om klimat-smart finns ett visst förakt mot biltrafik och flyg. Jag upplever det egentligen inte från socialdemokratin. Min bild av socialdemokratin efter att ha jobbat ihop med socialdemokrater kommunalt och regionalt och även vad jag ser i denna kammare är att man har stor förståelse för att infrastruktur är ett system som hänger ihop.

Det finns dock ett parti till i regeringen. De är inte här just i dag och har därmed svårt att försvara sig. Men min upplevelse är tyvärr att den delen av regeringen blockerar viktiga investeringar i flyg och i vägtrafik, och det duger inte.

Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Om man ska vara ärlig kan man ju säga att det största bekymret när det gäller förutsägbarheten och svårigheterna för kommuner och regioner att veta vad som gäller är den kovändning som Kristdemokraterna och Moderaterna har gjort.

I regeringsställning inför valet 2014 aviserar man Sverigebygget. Man ger tydliga besked om att det ska byggas stambanor och höghastighetståg och bjuder in kommuner och landsting för att förhandla om detta. Det är signaler som man tror på i Jönköping, i Tranås, i Linköping, i Norrköping, i Hässleholm, i Göteborg, i Borås och i andra delar av landet. Därför sätter kommuner och landsting, det lokala näringslivet och handelskamrarna igång att arbeta tillsammans med statens förhandlare HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman för att plocka fram planer med bostadsbyggande och detaljplaner.

Det som sedan händer är att Moderaterna och Kristdemokraterna byter uppfattning. De ansluter sig till Sverigedemokraternas linje att man inte behöver satsa på det som man nu arbetat med och drar undan grunden för det som borde vara långsiktiga planeringsförutsättningar. Så med all respekt för diskussionen om en nationell plan: De politiska uttalanden som partierna gjort har också påverkat den osäkerhet som funnits.

Vi har varit tydliga. Vi fullföljer det projekt som Alliansen påbörjade. Vi tycker att det är viktigt att det byggs nya stambanor, inte minst eftersom vi före corona kunde se hur vi slog i kapacitetstaket för det svenska järnvägssystemet. Det var fullt på spåren. Det var fullt på spåren, och det räcker inte att gå tillbaka till Trafikverkets gamla utredningar om att sätta ett litet extraspår längs Södra stambanan eller Västra stambanan. Då flyttar vi bara flaskhalsarna. Det behövs helt ny kapacitet som separerar långsamtgående tåg från det som kan vara snabbare tåg, som förbättrar persontransporterna och som på några sträckor till och med kan konkurrera med flyg.

Här finns också ett ansvar att inte byta uppfattning utan skapa bra långsiktiga förutsättningar för kommunerna. Regeringen kommer att göra detta när vi så småningom landar i direktiven till nationell planering. Då kommer jag också, precis som förra gången, att åka runt och träffa regionala företrädare, kommunföreträdare, handelskamrar och många andra – och väldigt gärna, det ska understrykas, sätta mig med Magnus Jacobsson och hitta bra gemensamma uppfattningar. Det tror jag säkert att vi har, för utgångspunkten vare sig vi pratar energi, försvar, pensioner eller infrastruktur måste vara att det är bra för Sverige om vi hittar breda överenskomelser om det som är långsiktiga beslut.

Det är klart att alla inser att en utmaning framöver kommer att vara att bedöma ny tekniks genomslag, inte minst efter den senaste tidens förändrade beteenden, men också vara tydlig om hur klimatomställningen snabbt ska kunna hanteras genom att ställa tuffa krav på infrastrukturutformningen men också på transportörerna för väg, för järnväg, för flyg och inte minst för sjöfart.

Signalerna från mig och från regeringen är tydliga: För oss är det klimatomställning som gäller. Vi vill ta vara på det starka engagemanget och det arbete som bedrivits inte minst hos branscherna i Fossilfritt Sverige där flygets aktörer säger att man vill ställa om, där vägtransporterna ställs om och järnvägstransporterna byggs ut och där sjöfarten nu tar nya tag för att bli hållbar. Det är den möjlighet som finns för Sverige att uppgradera transportsystemet men naturligtvis också se till att det blir hållbart framöver. Där har Sverige chansen att visa vägen. Låt oss göra det, och låt oss göra det tillsammans!

Anf. 16 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Jag satt ju med i Västra Götalandsregionens utvecklingsnämnd när Sverigeförhandlingen pågick, och jag är väl medveten om det svar som regionen gav. Det var att man var positiv till ytterligare järnvägskapacitet.

Men man har egentligen aldrig svarat ja på frågan om höghastighet. Det är intressant att alla inte riktigt noterat den tonskillnaden. Det berodde bland annat på att vi, när vi diskuterade regionalt, konstaterade att ingen riktigt har pekat på själva teoribildningen om vad nya fastigheter på något sätt ska kunna skummas av och finansiera.

På Kristdemokraternas riksting var vi väldigt tydliga med att vi är positiva till ytterligare järnvägskapacitet. Men vi sa nej till Sverigeförhandlingen, och det gjorde vi därför att vi, trots att vi inledningsvis var positiva, fortfarande inte har kunnat få fram ett tillräckligt bra underlag som visar att samhällsnyttan uppnås och att det verkligen fungerar ekonomiskt. Risken är snarare att det positiva man pekar på, drömmen om det perfekta, resulterar i att andra projekt inte blir genomförda.

Fru talman! Jag högaktar Tomas Eneroth och tycker att han är en av Sveriges skickligaste politiker. Men det duger inte att denna plan inte kommer till kammaren. Vi behöver få planen så att vi får planeringsförutsättningarna. Tack för en god debatt!

Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Magnus Jacobsson, för de värmande orden! Jag ser fram emot fortsatt gott samarbete när det gäller infrastrukturplaneringen framöver. Det kommer att behövas, för det finns ett gäng – Magnus Jacobsson är nog inte med där – som inte vill att vi ska kraftigt öka satsningen på förnybart och hållbara transporter utan drömmer sig tillbaka till ett 50-tal där vi inte behövde ställa krav på fordonsindustrin eller flyget.

Jag tror att det är viktigt att vi över blockgränserna är väldigt tydliga med detta. Vi behöver ställa om. Det är till och med en fördel för Sverige, ur tillväxtskympunkt, ur näringspolitisk synpunkt och ur industriell synpunkt. Det är därför vi skjuter till resurser till elflygets utveckling och möjligheter, till elektrifieringen av vägar och inte minst till sjöfartens snabba tekniska utveckling.

Det är så Sverige ska konkurrera, dels för att ha bra kommunikationer ut i världen, dels för att visa omvärlden att det går med svensk teknik. Sedan är det inte bara svensk teknik, utan det handlar om samarbete med andra. När det gäller elvägar är vi kloka nog att utveckla samarbetet ihop med Tyskland och Frankrike så att standarden blir europeisk. Detsamma gäller naturligtvis på flygområdet och andra transportområden.

Vi tar lead i omställningen. Det kan vara till fördel när vi sedan ser transportsektorn ta fart. Då ska vi stå redo med både resurser och vilja till omställning. Detta kommer att skapa både jobb och ett bättre klimat. Tack för en bra diskussion, Magnus!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

EU-dokument

COM(2020) 445 Ändrat förslag till rådets beslut om systemet för Europeiska unionens egna medel

§ 9 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 29 maj

2019/20:409 Åtgärder mot förlust av sjukpenning i coronatider

av *Mattias Vepsä* (S)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2019/20:410 Ungdomsrån och förakt mot svenskar

av *Tobias Andersson* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

Prot. 2019/20:129

1 juni

Svar på

interpellationer

§ 10 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 29 maj

2019/20:1436 Sydöstra Götalands behov av en Östersjöbana
av *Harald Hjalmarsson* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:1437 Åtgärder mot extremism och terror

av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2019/20:1438 Åtgärder mot svartfiske

av *Elin Segerlind* (V)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2019/20:1439 Förlorad sjukpenning på grund av inställda operationer

av *Björn Petersson* (S)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2019/20:1440 Strömmingsfisket i Östersjön

av *Betty Malmberg* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2019/20:1441 Läget för demokratin i Ungern

av *Tina Acketoft* (L)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:1442 Effekter av ett ofullständigt försvarsbeslut

av *Pål Jonson* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2019/20:1443 Möjligheterna att fatta ett totalförsvarsbeslut

av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2019/20:1444 Skogsutredningen

av *John Widegren* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2019/20:1445 Testutrustning för dem som ska köra upp

av *Sten Bergheden* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:1446 Handel med Brasilien

av *Elin Segerlind* (V)

till statsrådet Anna Hallberg (S)

2019/20:1447 Säkra och funktionella digitala sambandsvägar

av *Jörgen Berglund* (M)

till statsrådet Lena Micko (S)

2019/20:1448 Nordisk samordning under coronakrisen

av *Aron Emilsson* (SD)

till statsrådet Anna Hallberg (S)

2019/20:1449 Bilden av Sverige utomlands

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:1450 Korrekt myndighetsinformation

av *Markus Wiechel* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 29 maj

2019/20:1364 Myndigheternas verksamhet och miljön

av *Katarina Brännström* (M)

till statsrådet *Lena Micko* (S)

2019/20:1360 Masstestning och möjligheter till resande i Europa och inom EU

av *Hans Wallmark* (M)

till utrikesminister *Ann Linde* (S)

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 11.52.

Sammanträdet leddes av andre vice talmannen.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Meddelande om frågestund	1
§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövningar	1
§ 3 Anmälan om faktapromemoria	1
§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott	1
§ 5 Ärenden för bordläggning	2
§ 6 Svar på interpellationerna 2019/20:398 och 399 om stöd till regionala flygplatser	2
Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	2
Anf. 2 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD)	2
Anf. 3 LARS THOMSSON (C)	3
Anf. 4 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	4
Anf. 5 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD)	5
Anf. 6 LARS THOMSSON (C)	6
Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	7
Anf. 8 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD)	8
Anf. 9 LARS THOMSSON (C)	8
Anf. 10 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	9
§ 7 Svar på interpellation 2019/20:400 om den nationella infrastrukturplanen	9
Anf. 11 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	9
Anf. 12 MAGNUS JACOBSSON (KD)	10
Anf. 13 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	11
Anf. 14 MAGNUS JACOBSSON (KD)	12
Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	13
Anf. 16 MAGNUS JACOBSSON (KD)	14
Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	15
§ 8 Bordläggning	15
§ 9 Anmälan om interpellationer	15
§ 10 Anmälan om frågor för skriftliga svar	16
§ 11 Anmälan om skriftliga svar på frågor	17
§ 12 Kammaren åtskildes kl. 11.52.	17