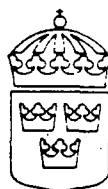


Riksdagens protokoll

1989/90:129



Måndagen den 28 maj

Kl. 10.00–11.46

Protokoll
1989/90:129

1 § Välkomsthälsning till gästande lettisk delegation

Anf. 1 TALMANNEN:

Ärade ledamöter! Vår riksdag gästas i dag av en delegation från det lettiska parlamentet, och jag hälsar dem hjärtligt välkomna till Sverige och till riksdagen.

*Välkomsthälsning
till gästande lettisk
delegation*

Svar på interpellationer

2 § Justering av protokoll

Justerades protokollen för den 18 och 21 maj.

3 § Svar på interpellation 1989/90:169 om massaindustrins behov av el

Anf. 2 Industriminister RUNE MOLIN:

Herr talman! Birgitta Hambræus har till mig ställt följande två frågor:

1. Kommer jag att undersöka massaindustrins vilja och möjligheter att välja teknik som klarar ett höjt elpris?
2. Tar jag hänsyn till ägarförhållandena inom svensk kärnkraft när jag bedömer industrins teknikval och intresset av att behålla kärnkraften?

Jag besvarar frågorna i tur och ordning.

Massa- och pappersindustrin är av stor betydelse för landets ekonomi. Merparten av produktionen exporteras. Exportvärdet uppgick år 1989 till omkring 49 miljarder kronor, vilket motsvarar ungefär 15 % av den totala exporten av industrivaror. Eftersom importinnehållet är mycket lågt i branschens produktion, är dess betydelse för handelsbalansen ännu större än vad exportsiffrorna visar.

Drygt 40 000 personer arbetar i massa- och pappersindustrin. Totalt används i denna industri ca 19 TWh elkraft under ett år, vilket motsvarar nästan 40 % av hela industrins elförbrukning.

Tillverkningen av både blekt sulfatmassa och mekanisk massa har ökat under de senaste årtiondena. Vid produktionen av sulfatmassa kan elförbrukningen till stor del tillgodoses genom egengenererad mottrycksproduktion.

År 1988 uppgick produktionen av mottryckskraft i massa- och pappersindustrin till drygt 2,5 TWh. Den kemiska massaindustrins låga elförbrukning är en fördel som dock måste vägas mot högre vedförbrukning och större kostnader för miljöskyddsåtgärder vid jämförelse med den mekaniska massaproduktionen.

Inom den mekaniska massaproduktionen har framför allt de mest elintensiva produktionsmetoderna ökat. Dessa har till stor del utvecklats i Sverige och har därigenom givit branschen ett försprång i den internationella konkurrensen. Fördelarna med de nya processerna är bl.a. att papperets styrkeegenskaper blir bättre än när andra mekaniska processer utnyttjas. Detta innebär att mekaniska massor nu kan användas i tillämpningar som tidigare krävt kemiska massor.

Sedan mitten av 1980-talet har branschen totalt investerat 5–6 miljarder kronor per år. Av dessa investeringar har en betydande del gått till miljöförbättrande åtgärder. Investeringarna har resulterat i både ökad kapacitet och ökad förädlingsgrad. En stor del av produktionen har koncentrerats till större anläggningar, där massaproduktion och pappersproduktion integrerats. Därför används en allt större del av massan för papperstillverkning inom landet. På 60-talet gick ca 60 % av massaproduktionen till försäljning, medan andelen i dag endast är ca 35 % av produktionen. Den ökade förädlingsgraden innebär givetvis en större total energiåtgång.

Den höga elförbrukningen i den mekaniska massaproduktionen motverkas delvis i de integrerade anläggningarna genom att en stor del av energin kan återvinnas och utnyttjas för torkning av papperet.

Det sker ett ständigt utvecklingsarbete inom skogsindustrin, och eftersom kostnaderna för el är en betydande del av branschens totala kostnader är arbetet bl. a. inriktat på eleffektivisering. De försök som utförts på laboratorienivå hos Skogsindustrins tekniska forskningsinstitut pekar på möjligheter att betydligt effektivisera elåtgången vid raffineringen i den mekaniska massaproduktionen.

Inom ramen för det statliga energiforskningsprogrammet satsas årligen betydande belopp för forskning rörande effektivare energianvändning. Stödet, som handhas av styrelsen för teknisk utveckling, är i första hand inriktat mot tyngre industri, som exempelvis massa- och pappersindustrin.

Man är inom massa- och pappersindustrin också medveten om att priset på el kommer att stiga när nya elproduktionsanläggningar tas i anspråk. Den insikten har visat sig i de senaste årens investeringsbeslut. I Ortviken ersätter man exempelvis en tidningspappersmaskin med en maskin för bestruket tryckpapper, som endast kräver hälften så mycket el räknat per ton papper. Vidare används returpapper i ökad utsträckning som råvara vid massatillverkningen, vilket är mindre elkrävande än färsk råvara. Inom Södra Skogsägarna planerar man att investera i en ny fabrik för kemisk massa. En ansökan om lokaliseringstillstånd prövas för närvarande av regeringen. Den nya massafabriken blir enligt ansökan i stort sett självförsörjande på såväl elenergi som bränslen, medan de alternativ som man övervägt skulle innebära ett ökat elbehov.

Den svenska massa- och pappersindustrin har hittills framgångsrikt anpassat sig till de förändringar som ständigt sker både på marknaden och beträf-

fande produktionskostnaderna. Jag är säker på att man även i framtiden kommer att hävda sig framgångsrikt, också när priset på el stiger. Jag räknar med att branschen skall göra fortsatta ansträngningar att effektivisera elutnyttjandet. Frågan om ytterligare insatser för elhushållningen i den elintensiva industrin kommer att övervägas i den kommande energipropositionen.

Den andra frågan gäller om jag tar hänsyn till ägarförhållandena inom svensk kärnkraft när jag bedömer industrins teknikval och intresset av att behålla kärnkraften.

Staten är genom Vattenfall ägare till nästan 60 % av den installerade kärnkraftseffekten. Ytterligare omkring 30 % ägs av kommunala bolag. Restande 10 % av ägandet är fördelade på ett antal privata kraftproducenter, av vilka en del också är verksamma i skogsindustrin.

Jag är inte överraskad över att man i skogsindustrin är negativ till höjda priser på elektricitet liksom till ökade produktionskostnader i övrigt. Det är inte heller förvånande att de företag som är delägare i kärnkraftverk från sina ekonomiska utgångspunkter motsätter sig en avveckling av kärnkraften. Jag vill dock betona att riksdagens beslut om kärnkraftsavvecklingen grundar sig på svenska folkets deklarerade uppfattning i folkomröstningen år 1980. Jag är övertygad om att industrin också från strikt ekonomiska utgångspunkter beaktar detta beslut i sina framtidsbedömningar.

Anf. 3 BIRGITTA HAMBRAEUS (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för det utförliga svaret på min interpellation. Jag tycker att svaret visar en lovande insikt om möjligheterna och hindren för den beslutade omställningen av vårt energisystem.

Industriministern är alltså medveten om att bl.a. skogsföretag som är delägare i kärnkraftverk motsätter sig en avveckling. Miljontals kronor sätts in i en kampanj mot riksdagens energipolitiska beslut av intressenter som ger sken av att det är något annat än sina intressen som kärnkraftsägare de försvarar. Hur säkerställer industriministern att dessa dolda intressen inte snedvrider statliga utredningar?

Den rapport från den 18 april i år om energipolitiken som industriministern tagit fram tillsammans med statsministern, miljöministern och LOs ordförande, ger intryck av att man är påverkad av kärnkraftsintressenternas propaganda.

På s. 9 förklarar man att Sveriges enorma elkonsumtion bl.a. beror på den elintensiva skogsnäringen. Och på s. 12 säger man att massa- och pappersindustrin är speciellt känslig för elprishöjningar. Vidare är rapporten ytterst pessimistisk i vad gäller hur mycket ytterligare biobränsleledad kraftvärme vi skulle kunna få fram till sekelskiftet – bara 2 TWh. Man räknar tydligen inte alls med den mottrycksel som massaindustrin kan ge. Ändå finns det planer på att bygga ut denna.

Industriministern ger själv i sitt svar på min interpellation ett intressant exempel från Södra Skogsägarnas planer. De har alltså valt att investera i en massafabrik som blir självförsörjande på såväl el som bränslen i stället för i ett alternativ som innebär att man köper el. Rimligen är det bedömningen om energipolitikens inriktning som avgör vilket alternativ man valde. Det är

i linje med den av riksdagen fastställda energipolitiken att massaindustrin stimuleras att använda förnybar energi.

Riksdagen har varje år under hela 80-talet upprepat att vi skall avveckla kärnkraften senast år 2010, gå in för en sträng hushållning med energi och gå över till ett energisystem som vilar på miljövänliga inhemska och förnybara energikällor.

Dessa mål är väl förenliga och även förenliga med miljön och välfärden. De harmonierar också med FN-rapporten Vår gemensamma framtid, den s.k. Brundtlandrapporten.

Kärnkraftsavvecklingen kommer att ge en marknad för det effektiva, förnybara energisystemet. Det är hög tid att vi sätter i gång! Det finns en enorm kapacitet inom industrin för omställning, om man bara får klart för sig att den blir av.

Inhemska fasta bränslen, huvudsakligen skogsbränsle, ger oss i dag lika mycket energi som kärnkraften. Om marknaden fanns skulle vi kunna få nästan lika mycket till från skogen, utan att skogsindustrins råvarubehov hotades. Kärnkraften bromsar emellertid utvecklingen.

Skogsindustrin är den industri som använder mest energi i landet, 40 %, vilket industriministern påpekar. Massa- och pappersindustrin är också den största användaren av skogsenergi. Den skulle kunna vara helt självförsörjande med energi, också el, om prisförhållandena var de rätta. Detta gäller i första hand de två tredjedelar av massaindustrin som är kemisk. Den termomekaniska metoden är elkrävande. Kvarnsvedens Pappersbruk i Borlänge t.ex. drar enligt uppgift 1 TWh el. Men med ny teknik skulle man kunna halvera energianvändningen.

Skogen är Sveriges största inkomstkälla. Vi får in många gånger mer netto från skogsexporten än från andra omhuldade exportindustrier. Skogen är basen för näringslivet i stora delar av landet. Det är därför begripligt att människor blir skakade när statliga utredningar frestar till braskande tidningsrubriker om att kärnkraftsavveckling kommer att medföra nedläggning av större delen av skogslänens energikrävande industrier.

Det är sällsynt att man får höra sanningen – att den skogsindustri som inte har intressen i kärnkraft rimligen skulle tjäna på ett högre elpris. Den egenproducerade elen skulle ju då bli värdefullare.

I Energi-SIA, specialnummer av skogsindustriarbetarnas tidning, intar man en sund skepsis till kärnkraftintressenternas propaganda. En tekniker berättar att hans företag skulle kunna vara självförsörjande på el och t.o.m. leverera till nätet. Ett höjt elpris skulle göra det lönsamt att köra de turbiner man nu inte använder.

Industriministern redovisar i sitt svar att produktionen av mottryckskraft i skogsindustrin år 1988 uppgick till 2,5 TWh. Men det finns 5 TWh produktionskapacitet installerad i industrin. 1987 användes den bara till 3 TWh. De rörliga kostnaderna var 10 öre och den totala elproduktionskostnaden uppskattas till 20 öre.

Skogslänens näringsliv kommer att blomstra om den stora resursen bioenergi får en marknad. Det inflytelserika skogsföretag som äger kärnkraftverk och som gör motstånd mot avvecklingen kanske till sin förvåning skulle

märka att det tjänade också på avvecklingen. Det är i alla fall de erfarenheter som allt fler gör i andra länder.

I Storbritannien kommer reaktorer att läggas ned och det privata näringslivet kräver undantag från EGs regler mot subventioner och vill ha statsstöd med 14 miljarder kr. och en garanti på 24 miljarder, för att över huvud taget ta över kärnkraften. I Sverige subventioneras kärnkraften numera huvudsakligen av den utbyggda vattenkraften. Denna Sveriges enorma förmögenhet, som den avskrivna vattenkraften utgör, borde komma landet tillgodo på ett mer konstruktivt sätt.

I Brundtlandrapporten uppmanas industriländerna att halvera sin energianvändning. Det är illavarslande att regeringens energigrupp räknar med en ökad elanvändning inom industrin. Danska folketinget har antagit utmaningen om en halvering.

När energipolitiken utformas, kommer industriministern då att vända sig till rådgivare som kan ge information om hur detta kan ske också i Sverige utan att välfärdsmålen behöver eftersättas?

Anf. 4 Industriminister RUNE MOLIN:

Herr talman! Det beslut som riksdagen har fattat efter folkomröstningen 1980 om att avveckla kärnkraften skall också fullföljas. För att kunna göra det görs det en lång rad olika utredningar som nu är föremål för debatt inför de beslut som vi skall fatta i höst om den s.k. kontrollstationen, där vi skall lägga fast en rad olika beslut för att kunna fullfölja avvecklingen av kärnkraften.

Det är klart att skogs- och kraftindustrin i den diskussion som nu föregår dessa beslut engagerar sig och med de demokratiska villkor som vi har i det här landet utnyttjar alla sina möjligheter att påverka opinionen. Jag är inte ett dugg förundrad över det, och jag ser ingen anledning att vidta några åtgärder för att förhindra industrin att delta i debatten. Jag tycker att det är bra om alla argument kommer fram. Men när vi skall avveckla kärnkraften måste vi också ta hänsyn till vår industris konkurrenskraft i framtiden. Den eltunga industrin svarar ju för en betydande del av våra exportinkomster och även för en betydande del av sysselsättningen i särskilt känsliga områden som Norrland och Bergslagen. Vi måste se till så att avvecklingen inte leder till en sådan kostnadshöjning av elenergin att vi slår ut denna viktiga industri. Därför är frågan om vilket prissystem vi skall använda en viktig del av det energibeslut som vi skall fatta. Vi har, i den rapport som återopas av Birgitta Hambræus, anvisat att man bör använda den prismetod som vi hittills använt, nämligen den som utgår ifrån genomsnittskostnaden för elproduktionen. Då bör det också vara möjligt att klara den eltunga industrin, även om de nya produktionsanläggningar som kommer och som baseras på bl.a. biobränslen kommer att innebära väsentligt högre elkostnader än de gamla anläggningarna. Genomsnittskostnaden kommer att begränsa prisutvecklingen, så att industrin kan behålla sin konkurrenskraft.

Vi har en lång rad olika utredningar som nu är föremål för remissbehandling och det kommer nya utredningar som skall bilda underlag för de ställningstaganden som vi skall göra. Då är bl.a. elhushållningen en viktig faktor. Det är möjligt att vi måste sätta in ytterligare åtgärder, utöver det elhushåll-

Prot. 1989/90:129
28 maj 1990

Svar på interpellationer

ningsprogram som riksdagen antog 1988, för att åstadkomma en kraftfull elbesparing när vi inte kan använda priset i t.ex. den el tunga industrin för att dämpa elförbrukningen. Då behövs det sannolikt åtgärder för att stimulera till insatser på detta område, men samtidigt tror jag att industrin själv har ett stort intresse av att hålla tillbaka kostnaderna för elförbrukningen. Det är ju en väsentlig del av kostnaderna för produktionen i skogsindustrin. Det är klart att industrin hela tiden har sin uppmärksamhet riktad på dessa kostnader och det ligger i industrins eget intresse att hålla dem så låga som möjligt.

När det gäller biobränslenas plats i det framtida energisystemet så tror jag att det är en väsentlig källa när vi skall ersätta kärnkraften. Problemet är att det kommer att ta sin tid innan tekniken ekonomiskt kan konkurrera med andra energislag. Det är i första hand kraftvärmen och naturligtvis mottryckskraften i industrin som är intressanta. Detta kommer dock inte att leda till de stora volymer som vi har möjligheter till. Det är först en bit in på nästa sekel när tekniken för förgasning av biobränslena har utvecklats som jag tror att de kan få sin fulla genomslagskraft. I avvaktan på detta måste vi naturligtvis se till att vi har produktionsanläggningar som kan producera el när kärnkraften skall ersättas.

Vi menar i den rapport som vi har tagit fram att det inte går med enbart de förnybara energislagen, t.ex. biobränslen och vindkraft, utan att vi under en övergångsperiod måste använda de fossila bränslena, framför allt naturgasen. Då krävs det att vi kan få en samling kring detta liksom kring alla de olika frågeställningarna när det gäller energipolitiken.

Den regering som sitter är en minoritetsregering. Det förutsätter, för att vi skall komma fram till ett beslut i energifrågan i riksdagen, att vi får stöd från något annat parti. Därför kommer överläggningar att äga rum för att vi skall kunna utforma en politik som innehåller både elhushållning för att minimera behovet av ny tillförsel men även den tillförsel till rimliga priser som vi behöver för att vi skall klara konkurrenskraften för vår industri.

Anf. 5 BIRGITTA HAMBRAEUS (c):

Herr talman! Jag är, i likhet med industriministern, inte förvånad över att man försvarar sina intressen inom kärnkraftsindustrin och att man försöker påverka opinionen. Men det är väsentligt att man gör klart att det är det som sker. Det är inte det som jag vänder mig emot utan mot att industriministern själv tycks vara mycket påverkad av denna propaganda. Såvitt jag förstår är en hel del av utredningarna också påverkade av denna. Det är detta bekymmer som jag har tagit upp.

Hushållningen är den absoluta nyckelfrågan. Är industriministern beredd att se till att det blir samma kostnader för investering i en energibesparande åtgärd som när man bygger ut ny kraftproduktion? Vi har i Sverige en lång tradition som innebär att investeringar i kraftproduktionen subventioneras, medan energihushållningen måste klara en mycket snabb avskrivning. I Norge får man inte bygga något nytt förrän man undersökt om det går att effektivisera och hushålla till samma pris, och enligt vad jag förstår ger man där ett bättre stöd även till hushållningen.

Industriministern upprepar nu propagandan om att Bergslagen och stora delar av Norrland skulle slås ut om elpriset fick öka vid kärnkraftsavveck-

lingen. Det är då huvudsakligen skogsindustrin man tänker på. När elpriset blir realistiskt kan man inom skogsindustrin rimligtvis tjäna pengar på att använda sin egen biomassa till att producera el i mottrycksaggregat. Detta är ingalunda någonting som kan komma först på 2000-talet.

Det finns prisuppgifter om att hela denna produktion, med avskrivningar och allt, skulle kosta 20 öre/kWh, medan driftskostnaden skulle bli 10 öre/kWh. Det finns alltså redan i dag en teknik som är möjlig att använda och som man skulle välja om den blir lönsam. Jag tycker att det är mycket viktigt att man ger rätt sorts signaler till industrin, så att vi inte behöver gå in för konstlade metoder när vi nu går över till ett energisystem som håller för framtiden.

Anf. 6 Industriminister RUNE MOLIN:

Herr talman! I de utredningar som genomförs ingår naturligtvis representerer både från industrin och från de andra sektorerna inom vårt näringsliv för att de skall redovisa sina synpunkter. Det är självklart att de försöker påverka utredningarnas resultat. Nu kommer dessa utredningar också att gå ut på remiss, och då för alla möjliga organisationer möjlighet att polemisera mot de slutsatser som utredningarna har kommit fram till. När regeringen skall utforma propositioner kommer jag naturligtvis att noga studera de remissynpunkter som kommit in.

Min egen bedömning i den här frågan grundar sig naturligtvis på ett långvarigt deltagande i den energipolitiska debatten och studium av de utredningar som har gjorts, men också på de synpunkter som har kommit inte minst från kärnkraftsmotståndarna. Man måste naturligtvis väga samman alla dessa olika uppfattningar till någonting som kan hålla inför framtiden och som kan ge vår industri den konkurrenskraft som är nödvändig i den omställning som vi skall genomföra.

När det gäller satsningen på hushållning och elproduktion hävdar jag med bestämdhet att det bästa vi kan göra är att satsa på elhushållning. Oftast är hushållning både det mest ekonomiska och mest miljövänliga. Därför skall vi naturligtvis utforma program som leder fram till elhushållning, så att vi behöver tillföra så litet ny elproduktion som möjligt. Men vi kommer inte ifrån att elhushållning inte räcker för att klara hela det bortfall som kommer att ske genom kärnkraftsavvecklingen.

Vi kan dessutom se en tendens till en ökad användning av el, inte minst inom den eltunga industrin. Man skall förädla sina produkter längre, och det skall tillföra oss i Sverige de inkomster som vi behöver för att klara vår handels- och bytesbalans.

Om man inom industrin – det må sedan vara skogsindustrin eller annan industri – kommer att tjäna pengar på att införa mer biobränslen i energiproduktionen, är jag ganska övertygad om att varje företagsledning kommer att se till att utnyttja detta. Jag tror inte att det är detta som är problemet. Problemet är sannolikt att kostnaderna för elproduktionen – och det är ju detta som kärnkraften handlar om – blir väsentligt högre i nya anläggningar än i de vattenkraftsanläggningar och kärnkraftsanläggningar som vi har i dag. Det är vårt stora problem inför omställningen. Men att sätta elpriset så högt att det slår ut industrin är jag inte beredd att medverka till. Jag tror att en

Prot. 1989/90:129
28 maj 1990

Svar på interpellationer

sådan politik ganska snart skulle möta ett stort motstånd från det svenska folket.

Anf. 7 BIRGITTA HAMBRAEUS (c):

Herr talman! Det som kanske är intressantast med utredningarna är de frågor som man inte har besvarat, de frågor man inte har utrett. Det är detta som är bekymret också för remissinstanserna. När det inte finns sakligt material framtaget som skulle gynna en avveckling av kärnkraften, förnybara energikällor och hushållning, är det svårt för en remissinstans att göra en utredning. Vi måste se till att det görs sådana utredningar.

Jag är rädd för att en del av de utredningar som har genomförts har vinklats på ett sådant sätt att man inte fått ett fullt rättvisande svar på de frågor som har undersökts, svar som verkligen skulle tala för en avveckling av kärnkraften och hushållning.

När det sedan gäller hushållning sägs det i Brundtlandrapporten att vi skall halvera vår energianvändning. Det gäller alltså inte enbart el, utan hela energianvändningen. Det är då rimligtvis inte ny produktionskapacitet som är det viktiga.

Ett antal personer har med stöd av Vattenfall gjort en utredning och i rapporten Electricity redovisat hur man skulle kunna i hög grad minska energianvändningen inom industrin och i landet i övrigt genom modern, i dag känd teknik. Jag anser att sådana rapporter måste läggas till grund för beslut.

Låter man den kraftproducerande industrins intresse av att installera nya kraftproducerande anläggningar råda, blir det svårt att uppnå de mål vi har satt upp för miljön när det gäller t.ex. koldioxidutsläpp. Men går man in för att minska energianvändningen blir det inga bekymmer.

Självfallet vill inte heller jag att vi skall höja priset så att den eltunga industrin slås ut. Detta måste naturligtvis ordnas med en bättre framförhållning i tiden så att de nya investeringarna påverkas. Man får se till att man delvis har olika priser och olika styrsystem, tvåprissystem och alla möjliga metoder som finns, för att skydda den industri som måste vara eltung. När det gäller skogsindustrin kommer den självfallet att må bra av ett höjt elpris, eftersom den egenproducerade elen då blir mer värdefull.

Jag hoppas att industriministern ser till att de rådgivare i energifrågor som finns nära honom verkligen kan dessa saker, och att han lyssnar på rådgivare som verkligen vill och har kunskap för att ställa om till det goda energisystem som man också talar för i Brundtlandrapporten till FN. Det kommer att bli det enda möjliga framtida energisystemet om vi skall ha en värld i solidaritet där u-länderna måste få öka sin energianvändning. Men vi kan faktiskt halvera vår energianvändning utan att göra avkall på några av de mål som vi värderar högt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 8 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Gunhild Bolander har ställt ett antal frågor till mig om Gotlandstrafiken. Jag ber att få redovisa frågorna i samband med mina svar.

I sin första fråga undrar Gunhild Bolander om jag anser att riksdagens beslut om en tillfredsställande trafikförsörjning kan upprätthållas med det tonnage Gotlandslinjen har i dag.

Vidare frågar Gunhild Bolander om jag avser att medverka till att minst en färja ytterligare sätts in för att möta behovet av kompletterande trafik i enlighet med riksdagens beslut i anledning av trafikutskottets betänkande nr 18.

Som svar på dessa båda frågor kan jag berätta att transportrådet och rederyiet i dagarna slutförhandlar om inköp av en tredje färja för Gotlandstrafiken. Vidare har fraktfärjan m/s Kalmarsund hyrts in och tagits i trafik redan den 14 maj för att möta den ökade efterfrågan på godstransporter och för att avlasta passagerarfärjorna.

I sin tredje fråga undrar Gunhild Bolander om jag anser att en 25-procentig höjning av biljettpriserna på två år jämfört med övrig kostnadsutveckling är rimlig.

Gotlandstrafikens taxa följer i stort sett den allmänna prisutvecklingen. Under perioden december 1987 till december 1990 kommer färjetaxan att ha ökat med 24 %. Motsvarande siffra för konsumentprisindex prognosticeras till minst 23 %. Mot denna bakgrund tycker jag att utvecklingen av biljettpriserna i Gotlandstrafiken är rimlig.

Slutligen frågar Gunhild Bolander vilka åtgärder regeringen i övrigt är beredd att vidta, med tanke på att den kostnad som i dag kan uppgå till 1 900–2 000 kr. för en familj att ta sig till och från Gotland fr.o.m. nästa år också drabbas av persontrafikmoms på kanske ytterligare ca 500 kr.

Skattereformen innebär en breddning av momsen som kommer att gälla för samtliga typer av persontransporter. Då moms på personbefordran diskuteras tycker jag att det är viktigt att se frågan i ett större perspektiv. Breddningen av momsen är ju en del av skattereformen, som via sänkta inkomstskatter även kommer att leda till att hushållens disponibla inkomst ökar.

Låt mig avslutningsvis bara nämna den utredning om det framtida transportstödet som pågår och som skall vara klar den 1 september 1990. Utredningen skall pröva möjligheterna till en överföring av administrationen av Gotlandsstöden till den regionala nivån.

Anf. 9 GUNHILD BOLANDER (c):

Herr talman! Tack för svaret.

Det skulle vara en överdrift att påstå att svaret innehåller ett besked på min fråga om begreppet tillfredsställande trafikförsörjning eller ens en ansats till att försöka definiera begreppet. Jag måste säga att jag är grymt besviken om svaret dessutom skulle vara någon form av redovisning av hur regeringen ser på trafikföringen till landets största ö. Om detta torftiga svar är betecknande för regeringens syn på Gotlandstrafiken, inser jag att det är en

Svar på interpellationer

Svar på interpellationer

omöjlig pedagogisk uppgift att förklara de mycket rimliga behov som resenärer till och från Gotland har.

Det finns ett antal fastlänningar som efter en längre eller kortare bosättningsstid på ön har sagt att man måste ha varit bosatt på ön för att rätt kunna förstå vad det betyder att inte kunna sätta sig i bilen och köra över länsgränsen. Man är hänvisad till en färjetrafik där godstrafiken bestämmer avgångs- och ankomsttider och där trafikföringen sker sex dagar i veckan under lågsäsong. Man måste bestämma många månader i förväg om man skall ha bilen med sig – i varje fall i juli månad.

Jag vill påstå att sedan det skedde ett byte av rederi i januari 1988 har en betydande försämring av färjetrafiken blivit resultatet – främst genom minskat tonnage. Tidigare under Gotlandsbolagets tid fanns det tre passagerarfärjor plus en för ändamålet specialbyggd färja för farligt gods. I ett samtal jag hade med representanter för sjöfartsverket inför rederibytet beklagade man där att det nya rederiet inte hade slagit vakt om och behållit denna färja. Den var nämligen det bästa som hade hänt svensk sjöfart på många år, enligt sjöfartsverkets utsago då.

Situationen är mycket otillfredsställande då det endast går farligt gods på Oskarshamn en gång i veckan. Det har lett till att när kustbevakningen nyligen gjorde en kontroll, hittade man bekämpningsmedel tillsammans med livsmedel – ett transportsätt som är förbjudet. En företrädare för ett av fraktföretagen har i en intervju i Radio Gotland medgivit att det förekommer överträdelser, eftersom det går turer för farligt gods för sällan.

Det kan aldrig vara en acceptabel lösning på längre sikt att sommartid hyra in båtar – som denna sommar Kalmarsund. Det är kostsamt för den entreprenör som måste vänta en vecka på ett batteri och måste låta sin grävmaskin stå stilla under tiden. Så har det nu varit i mer än två år. Problemet måste få en godtagbar lösning.

Till försämringen hör också att hittills har endast två färjor varit i trafik. Den tidigare kapaciteten med tre färjor klarade trafiktappar, sommarsäsong, varvsöversyn och trafikföring på fyra hamnar på fastlandet. I och med att endast två hamnar nu trafikeras har tillgängligheten minskat. Det är till stort förfång för utvecklingen av turismen såväl på Gotland som på Öland och i Västerviksområdet. Denna försämrade kapacitet har föranlett att vi gotländska riksdagsledamöter, Ulla Pettersson och jag, såväl som länsstyrelse och vägverket inom Gotlands län, Gotlands, Västerviks och Borgholms kommuner, på olika sätt har agerat för att få regeringen, riksdagen och transportrådet att förstå vad kommunikationerna betyder för en region som Gotland. Vi har därvid krävt en tredje färja.

I svaret berättar statsrådet att transportrådet och rederiet håller på att slutförhandla om att köpa in en ytterligare färja – en nygammal sådan. Jag kan upplysa Georg Andersson om att köpet är slutfört och klart. Vi börjar bli vana vid nygamla färjor. Först var det Graip, en lastfärja som byggdes om till Oskarshamnstrafiken. Sedan den 1 januari finns Nord Gotlandia som gått mellan England och Holland med fotbollssupporters. Rederiet gjorde det fatala och för Gotland förödande misstaget att sätta in färjan i trafik innan den var rengjord och iordningställd. Jag skall här läsa upp några rubriker som stått att läsa i olika tidningar denna vinter och vår.

I Expressen den 30 april stod det: Färjan ingen åker frivilligt med. Vidare:

Påskhelgen kaotisk på färjorna.

Sveket mot Gotlandstrafiken.

Försenat och trångt med Gotlandsfärja.

Skärpning Gotlandslinjen.

Vill Gotlandslinjen bli av med passagerartrafik?

Resenärer i protestaktion.

Både staten och ön förlorar på nuvarande trafik.

En vidrig resa med den nygamla färjan.

Detta är bara några exempel.

Låt inte rederiet upprepa detta misstag när den tredje färjan tas i trafik.

Jag menar att det har funnits en beredvillighet att förstå att det tar tid att få nygamla fartyg och besättningar att fungera. Men resenärernas tålamod har en gräns. I insändarspalterna i Gotlandstidningarna, för all del också i fastlandspressen, redovisas den ena upplevelsen bedrägligare än den andra. Detta har förmodligen vållat Gotland som etableringsort och semesterort skador som kan vara mycket svåra att reparera.

Vem bär då ansvaret för detta? Jo, det gör transportrådet och i förlängningen regeringen. Jag menar dessutom att alla ledamöter i transportrådets styrelse har ett speciellt ansvar för det som skett, nämligen att man har överlåtit till generaldirektören att slutförhandla om vilket bolag som skall sköta Gotlandstrafiken. Det är enligt min mening att undandra sig ett ansvar man påtagit sig.

Jag skulle vilja fråga statsrådet hur han känner inför sitt delansvar i regeringen för Gotlandstrafiken och vilka signaler som lämnats till den utredare som ser över transportstödet. Vilka egna erfarenheter har Georg Andersson av att resa med denna färjelinje?

Anf. 10 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Herr talman! Trafik går i allmänhet mellan två punkter. Gunhild Bolander företräder i första hand Gotlandsintressenterna. Jag vill tala för fastlandet och för Öland – men också för Gotland, eftersom folkpartiet tyvärr inte har någon riksdagsman därifrån utan jag fungerar som ett slags ställföreträdare.

Trafiken på den södra linjen, dvs. Oskarshamn, ökar – särskilt godstrafiken. Besked om en extra godsfärja kom strax innan vi hade den ordinarie riksdagsdebatten om Gotlandstrafiken den 28 mars. Var det en slump att Nordström & Thulin några dagar före denna debatt kom med beskedet att en tredje personfärja var inplanerad? Som Gunhild Bolander sade är enligt uppgifter ett köp redan genomfört av en färja som för närvarande går i Bulgarien.

Då borde väl vi som bl.a. genom att väcka motioner arbetar för en säkrare och högre färjekapacitet med hjälp av en tredje färja vara nöjda? Nej, det är i varje fall inte jag som representant för Kalmar län. Inte ett ord sägs i planerna för den tredje färjan om att den skulle kunna sättas in på den angelägena rutten Västervik–Visby nästa sommar. I stället nämns Oxelösund, med alla de farhågor detta väcker om en enda framtida bashamn. Det stora upptagningsområdet i norra Götaland, Göteborgsområdet, norra Småland,

Prot. 1989/90:129

28 maj 1990

Svar på interpellationer

Östergötland, skall således fortfarande bli utan sin närmaste väg till Gotland. Turismen i norra Kalmar län blir också fortfarande utan den stimulans som Gotlandstrafiken under sommarmånaderna utgör.

I Gotlands kommuns rapport från januari i år "Tredje färja i Gotlandstrafiken" skulle en trafikering med ett genomsnitt av 300 passagerare per tur ge ett mindre underskott – det medger jag. Detta underskott kan emellertid reduceras genom olika åtgärder. För passagerarna skulle en tredje färja innebära möjlighet till en egen sittplats i stället för att som nu – enligt de rapporter som också Gunhild Bolander här har redovisat – ligga eller sitta på golvet i en murrig, inrökt färja. En tredje färja skulle också innebära en kortare restid och i de flesta fall kortare körsträckor på land, vilket från miljösynpunkt är välkommet.

Ingenting har heller nämnts från rederiet om Ölandstrafiken. Här är det dock staten – dvs. regeringen och transportrådet – som borde gå i spetsen och släppa koncessionen fri.

Vore det inte dags att förbereda sommaren 1991 redan nu och efterhöra om det finns privata intressenter? Tidigare år har denna debatt förts på vintern och framåt mars när allting ändå har varit för sent.

Under veckoslutet har det – som de flesta säkert hört och sett i massmedia – skett en historisk järnväghändelse i Småland. På flera linjer inom läns-rafiken i Småland och Östergötland har privata BK-tåg börjat trafikera tidigare SJ-linjer. En fortsatt utveckling i denna riktning är att vänta.

Inom flyget förbereds omfattande avregleringar och större konkurrens.

Även om jag vet att kommunikationsministern har bråttom vill jag ändå ställa två frågor.

När kan vi vänta en kombination av statsstödd koncessionstrafik och ökad konkurrens inom Gotlandstrafiken, vilket i dag förekommer inom andra trafikslag?

Kommunikationsministern sade också i sitt svar att en utredning arbetar med att få över Gotlandsstödet på en regional nivå. Kommer också Kalmar län att få vara med och få ett inflytande där?

Anf. 11 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill svara på den sista frågan först så att jag inte glömmer det. Den utredning som pågår om transportstöden arbetar i mycket nära kontakt med länen. Jag är helt övertygad om att utredningsmannen kommer att samarbeta också med Kalmar län när det gäller denna fråga. Om så inte har skett, skall jag personligen framföra detta önskemål till honom efter denna diskussion.

Gotlandstrafikens historia är lång och deltagande debattörer är väl bekanta med frågan. Därför är det kanske onödigt att rekapitulera Gotlandstrafikens historia.

Gunhild Bolander frågade efter en definition av begreppet "tillfredsställande trafikförsörjning". Hon hade frågat om huruvida jag var beredd att medverka till att öka kapaciteten för att tillgodo se detta behov. Jag har då kortfattat – jag medger att svaret är kortfattat, men i sak är det ju ett svar på frågan – redovisat att det här har skett en ökning av kapaciteten när det gäller godstrafiken, och det är väl bra. Jag hoppas att det ändå upplevs som en

framgång att man har satt in Kalmarsund för att avlasta godstransporterna och framför allt för att klara det farliga godset.

När det gäller den tredje färjan har det vidtagits åtgärder, och åtgärder planeras för att möta det ökade transportbehov som finns beträffande Gotland. Jag är medveten om att Gotland har alldeles speciella förhållanden som är svåra att jämföra med andra läns förhållanden. I en heltäckande definition på vad "tillfredsställande trafikförsörjning" innebär för varje del av landet kommer det naturligtvis att ingå något av en subjektiv bedömning. Men ambitionen är att möta de ökade transportbehoven med ökade insatser, och det är precis vad som sker.

Riksdagen har vid olika tillfällen uttalat att ett statligt stöd på en nivå omkring 40 milj. kr. är lämpligt. Det är klart att om man satte in mera stöd, skulle man ytterligare kunna öka kapacitet och komfort.

Det var ju mot bakgrund av de snabbt stigande kostnaderna som riksdag och regering vidtog åtgärder i mitten av 80-talet. Under t.ex. år 1984 budgeterades ett statsbidrag till Gotlandsbolaget på drygt 40 miljoner, men utfallet blev omkring 71 miljoner. Det var för att komma till rätta med denna utveckling som riksdagen gjorde dessa uttalanden. Vidare syftade den upphandling som skedde till att försöka få till stånd en konkurrens, inte på skattebetalarnas bekostnad, utan man eftersträvade en konkurrens vid själva upphandlingen av trafiken. Det är vad som ligger bakom de anbudsförfaranden som då skedde och som för övrigt nu granskas av riksdagens revisorer.

Jag har noga följt pressdebatten under vårvintern, där det har framförts kritik mot den nya färjan Nord Gotlandia. Själv har jag inte några erfarenheter av den båten, men jag har inhämtat att man nu vidtar åtgärder för att förbättra servicen och komforten genom att öka antalet sittplatser och vilstolar, montera personbilsramper och åtgärda dörrarna på fordonsdäck osv. Jag hoppas verkligen att detta arbete skall leda till ett önskat resultat. Det är naturligtvis viktigt att man möter trafikanternas behov i olika hänseenden.

Gunhild Bolander avslutade sitt anförande med att fråga hur jag upplever mitt delansvar. Det är den politiska uppgiften att bära ansvar för verksamheter, och det ansvaret får vi i regering och riksdag gemensamt ta.

Mina egna erfarenheter efterfrågades också. Jag kan då berätta att jag uppfyllde mitt löfte från i fjol, då vi hade en debatt. Under sommaren 1989 reste jag med både Graip och Visby. Det var mitt under semesterperioden, och vid dessa tillfällen fungerade det hela alldeles utmärkt. Det finns kanske andra tillfällen då det fungerat sämre. Men jag har försökt att på det sättet inhämta egen information.

Ingrid Hasselström Nyvall frågade om den fria konkurrensen och koncessionen. Det är svårt att bedöma om ett frisläppande skulle kunna leda till ett bättre resultat. Det är fråga om vem som skall ta de ekonomiska konsekvenserna om utvecklingen blir ogynnsam. Det är ett problem som vi brottas med också när vi utreder flygtrafikens avreglering.

Anf. 12 GUNHILD BOLANDER (c):

Herr talman! Jag noterar att förbättringar är utlovade av rederiet och att man försöker att komma till rätta med de brister som fanns på den nygamla färjan när den sattes in den 1 januari. Men detta skulle ha gjorts innan den

Prot. 1989/90:129
28 maj 1990

Svar på interpellationer

Svar på interpellationer

sattes i trafik. Nu är detta historia, och tyvärr har inställningen till Gotlands-
trafiken blivit bekymmersam. Detta har satt spår som är svåra att utplåna.

Förstärkningen med det inhyrda tonnaget och även en tredje färja är bra.
Det erkänner jag gärna. Det har tagit lång tid att komma så här långt. Det
är olika faktorer som har medverkat till att det har blivit så här.

I min önskan om att få en definition på begreppet "tillfredsställande trans-
portförsörjning" inbegriper jag även kostnaderna för trafiken, vilket jag
också har tagit upp i interpellationen.

Jag använder mig där av de uppgifter som riksdagens revisorer har tagit
fram. De har ett särskilt uppdrag att utreda hur rederibytet gick till och om
det gick rätt till. I det sammanhanget har man offentliggjort delar av en rap-
port. I den anmärker revisorerna på att biljettpriserna har höjts med 25 %
sedan Nordström & Thulin tog över trafiken. Under motsvarande tid steg
konsumentprisindex med 8,7 %. Jag måste säga att jag har stor respekt för
riksdagens revisorer, och jag litar på att deras uppgifter är korrekta.

I statsrådets svar känner jag igen samma sätt att göra jämförelser på som
transportrådets generaldirektör har använt sig av.

Faktum kvarstår ändå att kostnaden för att ta sig till eller från Gotland
i en riktning för en fastlandsfamilj med barn och bil inkl. hytt om man åker
på veckoslutet uppgår till närmare 2000 kr. Denna initialkostnad för en se-
mesterperiod är för hög. Man kommer till Medelhavet för samma belopp.
Detta kommer att gå ut över turistnäringen på Gotland. Det finns många
som i dag drar sig för att göra släktbesök på grund av för höga resekostnader.

Det kostar minst tre gånger så mycket att resa till ön som att köra samma
sträcka på fastlandet. Jag skulle vilja fråga statsrådet om han tycker att detta
är tillfredsställande. Är det rättvist mot en del av landet?

Jag skulle också vilja ha statsrådets syn på kostnaderna. Vi vet att färjetra-
fiken kostar pengar överallt. Färöfärjan kostar exempelvis vägverkets bud-
get 10 milj. kr. varje år. Den är dock gratis för dem som åker. Är 46 milj. kr.
i transportstöd i årets budget rätt siffra? Kostar Gotlandstrafiken staten för
mycket, och vad jämför man med?

Enligt transportrådet utgör statens andel när man köper interregional
järnvägstrafik 60 % av kostnaderna. Statens andel i Gotlandstrafiken utgör
20 % av totalkostnaden.

Anf. 13 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Georg Andersson för löftet att Kalmar
län skall få ett inflytande över hur detta stöd skall utformas. När det gäller
de ekonomiska konsekvenserna har Gotlands kommun gjort en utredning
om trafiken Visby–Västervik, som jag tidigare nämnde här.

Om man släpper Ölandstrafiken fri, så får det i sig inga ekonomiska konse-
kvenser för staten. Däremot hävdar rederiet att det kommer att uppstå ett
bortfall som det vill ha ersättning för. En tidigare undersökning – visserligen
inte riksomfattande, men dock en vederhäftig undersökning – från turistlin-
jen på Kalmar högskola har visat att 75 % var spontanresande. Man valde
den här linjen, men man kanske egentligen inte skulle ha valt en annan linje.
Därför bedömer man att den här linjen till största delen, kanske i dag mer

än till 75 %, är ett tillskott. Bortfallet från koncessionsrederiet behöver därför inte bli så stort. Detta kan man i så fall undersöka ytterligare.

Televerket har nu jämställt Gotland med fastlandet i vad gäller taxorna. Detta har gotlänningarna eftersträvat sedan länge. Tyvärr är det svårt att göra detsamma när det gäller färjetrafiken. Jag tycker ändå att det vore värdefullt att, som Gunhild Bolander också framhöll, titta på vad som ytterligare kan göras för att även kostnadsmässigt underlätta trafiken mellan ön och fastlandet. Konkurrens kan kanske vara ett hjälpmedel.

Anf. 14 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Kostnadsjämförelsen med prisstegringen på färjetrafiken kontra konsumentprisindex kräver en kommentar. Priserna på Gotlandstrafiken har ökat, men de ökar inte successivt. Den prisökning som infördes i oktober 1989 avses stå sig år 1990 ut.

Om man utgår ifrån läget i december 1987 och sedan gör en avstämning i september 1989 visar det sig att konsumentprisindex har ökat med 11 procentenheter, medan Gotlandstaxan har ökat med 12 och järnvägstaxan med 18 enheter. I oktober 1989 skedde en språngvis ökning av taxan på Gotlandstrafiken, men den skall ligga still 1990 ut. Gör man en avstämning i februari 1990 visar det sig att konsumentprisindex har ökat med 17 %, Gotlandstrafiken med 24 och järnvägen med 29. Prognostiserad konsumentprisindexökning fram till årets slut blir då 23 %, medan Gotlandstrafiken fortfarande ligger kvar på 24 %. Jag tycker att det är viktigt att klara ut detta, så att vi inte bollar med så väldigt olika siffror, Gunhild Bolander och jag.

När det gäller SJ och köp av trafik så förstår jag inte resonemanget om 60 %. Staten köper viss olönsam trafik av SJ från regionalpolitiska utgångspunkter. Riksdagen har ställt sig bakom att satsa 618 milj.kr. totalt sett på den typen av köp.

Ingrid Hasselström Nyvall förde ett resonemang om Ölandstrafiken. Beräkningar har dock gett vid handen att en Ölandstrafik skulle dra undan uppskattningsvis 20 000 passagerare från Oskarshamnslinjen. Det intäktsbortfallet skulle leda till behov av ökat statsbidrag. Man kan således inte säga att det bara är fråga om ett bortfall för rederierna, utan det får naturligtvis konsekvenser för statsbidraget.

Den springande punkten i hela den här diskussionen är väl frågan om hur stort statsbidrag som riksdagen är beredd att gå in med när det gäller Gotlandstrafiken, liksom när det gäller andra insatser för att upprätthålla en regionalt motiverad trafikförsörjning. Jag räknar med att den pågående utredningen, som skall vara klar i september, kan hjälpa till att ge oss ett ytterligare underlag för att bedöma den typen av frågor och för att använda de insatta stöden på effektivaste möjliga sätt.

Anf. 15 GUNHILD BOLANDER (c):

Herr talman! Jag känner till det sätt att räkna fram dessa siffror som statsrådet här redovisar. Jag har valt att ta de siffror som riksdagens revisorer har använt sig av. Uppfattningarna får stå emot varandra här.

Siffrorna på 20 resp. 60 % är hämtade ur transportrådets egen anslags-

Prot. 1989/90:129
28 maj 1990

Svar på interpellationer

framställning. Framräknat i procent stöder man således Gotlandstrafiken med endast 20 %.

Jag menar att det finns ett utrymme att stärka de statliga insatserna för Gotlandstrafiken.

En av de största näringarna på Gotland är turismen. Ungefär 2 500 årsarbeten får sin huvudsakliga inkomst från turismen. Av den anledningen har regeringen låtit en särskilt utsedd turistförhandlare i september 1989 presentera ett åtgärdsprogram, som var kostnadsberäknat till 340 miljoner. Förutsättningarna för att man skall kunna dra nytta av sådana satsningar för att utveckla turistnäringen på Gotland kommer påtagligt att försvåras med ytterligare pålagor i form av exempelvis persontrafikmoms. Det paradoxala kommer då att inträffa att den ena statliga åtgärden slår undan förutsättningarna för den andra, om biljetten fördyras med ytterligare 500 kr.

Överallt i Sverige kan man annars ta sig fram med alternativa färdmedel, och vägverkets färjor är som bekant gratis. Inte ens SJs prissättning är längre normgivande för färjebiljetten. En uppenbar diskriminering av resenärerna till och från Sveriges största ö föreligger redan i dag, och den riskerar att ytterligare förstärkas om persontrafikmoms införs. Jag vet att turistbranschen bävar för att detta skall bli verklighet nästa år.

I svaret skriver statsrådet: "Då moms på personbefordran diskuteras tycker jag att det är viktigt att se frågan i ett större perspektiv."

Om det är någon som behöver se frågan i ett större perspektiv, är det faktiskt kommunikationsministern.

Jag skulle vilja föreslå att Georg Andersson i dag eller i morgon tar kontakt med skatteutskottet inför justeringen av betänkandet, så att skrivningen inte omöjliggör någon form av kompensation, om riksdagens majoritet beslutar att införa persontrafikmoms även i fråga om färjetrafiken till och från Gotland.

Denna helhetssyn måste avkrävas regeringen gentemot den del av landet som i det förestående riksdagsbeslutet kommer att tas bort från stödområdet. Denna förändring av jordbrukets villkor är den som betyder mest i hela Sverige, och ytterligare skattepålagor motverkar sitt syfte. Den ena handen i regeringen måste veta vad den andra gör.

Jag skulle vilja avsluta denna debatt med att överlämna en broschyr från länsstyrelsen och vägverket på Gotland om Gotlands framtida transportsystem.

Talmannen anmälde att Ingrid Hasselström Nyvall anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Ajournering

På förslag av talmannen beslöt kammaren kl. 11.01 att ajournera förhandlingarna till kl. 11.45, då de till dagens bordläggning aviserade utskottsbetänkandena väntades föreligga.

Förhandlingarna återupptogs kl. 11.45 under ledning av talmannen.

7 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkanden

1989/90:KU31 Reformerat presstöd

1989/90:KU36 Riksdagens arbetsformer

Finansutskottets betänkanden

1989/90:FiU30 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

1989/90:FiU39 Riksdagens roll i budgetprocessen

Justitieutskottets betänkanden

1989/90:JuU31 Summarisk process

1989/90:JuU34 Övervakningskameror m.m.

1989/90:JuU37 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Lagutskottets betänkanden

1989/90:LU34 Ny köplag

1989/90:LU35 Ny konsumentköplag m.m.

1989/90:LU36 Konsumentskyddet vid förvärv av småhus m.m.

1989/90:LU37 Skydd för företagshemligheter

Socialförsäkringsutskottets betänkande

1989/90:SfU24 Förnyad behandling av föräldraförsäkringen

Kulturutskottets betänkande

1989/90:KrU29 Arkiv m.m.

Jordbruksutskottets betänkande

1989/90:JoU21 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Bostadsutskottets betänkanden

1989/90:BoU18 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

1989/90:BoU20 Ändring i naturresurslagen

8 § Anmälan om frågor

Anmäldes att följande frågor framställts

den 23 maj

1989/90:665 av *Ann-Cathrine Haglund* (m) till statsrådet Göran Persson om undervisningen i samhällskunskap och religionskunskap:

Enligt en rapport inom ramen för den nationella utvärderingen av skolan framgår att uppemot 30 % av eleverna i årskurserna 4 och 5 inte får någon undervisning i samhällskunskap eller religionskunskap.

Vilka åtgärder avser skolministern att vidta för att alla elever skall få den undervisning som läroplanen föreskriver?

1989/90:666 av *Ulla Tillander* (c) till kommunikationsministern om geologiska undersökningar av området som är aktuellt för en Öresundsbro:

Det är viktigt att ställningstagandet beträffande fasta förbindelser över Öresund bygger på gedigna kunskaper. Jag har tidigare efterlyst geologiska undersökningar. Nu påpekar flera geologer att berggrunden i Öresund är sprickrik och rik på djupa förkastningar. Jag vill mot denna bakgrund fråga kommunikationsministern:

Är regeringen beredd att vidta åtgärder, så att gedigna geologiska undersökningar görs av det område som är aktuellt för fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark?

1989/90:667 av *Lennart Brunander* (c) till miljöministern om klorblekt massa i papper:

Kemikalieinspektionen fick i juni 1988 regeringens uppdrag att utreda miljökonsekvenserna av klorblekt massa i papper och pappersprodukter i Sverige. Utredningen utfördes av Thure Svensson och Peter Solyom, som gjorde en helhetsbedömning av situationen. Rapporten utgör ett värdefullt underlag för det fortsatta arbetet med att avveckla kloranvändningen. I en riksdagsdebatt den 11 januari i år sade miljöministern att rapporten bereds för närvarande i regeringskansliet. Jag vill mot denna bakgrund fråga miljöministern:

Avser regeringen att lägga fram något förslag med anledning av utredningen om klorblekt massa i papper och pappersprodukter?

1989/90:668 av *Ylva Annerstedt* (fp) till utrikesministern om Dalai Lamas besök i Sverige:

Under ett Europabesök i juni kommer fredspristagaren Dalai Lama också till Sverige. Han har bett att då få träffa utrikesministern, vilket emellertid bemötts med ett nej.

Med tanke på att utrikesministern under senare tid tagit emot flera fram-

stående personer med likartad position som Dalai Lama vill jag ställa följande fråga:

Prot. 1989/90:129
28 maj 1990

Vilka skäl har utrikesministern att säga nej till ett möte med Dalai Lama?

1989/90:669 av *Ragnhild Pohanka* (mp) till utrikesministern om Dalai Lamas besök i Sverige:

Under förra riksmötet ställde miljöpartiet de gröna tre frågor om det tibetanska folket. Den 1 december 1989 hade Kaj Nilsson en interpellation till utrikesminister Sten Andersson, som jag fick ta emot svaret på. Där frågade vi, om inte Sverige kunde ta emot Dalai Lama officiellt.

Nu kommer Dalai Lama till Sverige i juni, och alla partier har vädjat till utrikesdepartementet om att H.H. Dalai Lama äntligen skall välkomnas officiellt. Det finns flera möjligheter att benämna honom: som Tibets politiske exilledare, som religiös ledare eller som fredspristagare.

Finns det ännu tid och vilja att ordna ett mottagande av Dalai Lama i riksdagen eller på utrikesdepartementet?

1989/90:670 av *Inger Schörling* (mp) till miljöministern om föreningar av Bottniska viken:

Bottenviken har under lång tid hårt belastats med utsläpp från bl.a. metall- och skogsindustrin i både Sverige och Finland. Mellan de två länderna har sedan 70-talet ett samarbetsavtal funnits för att kartlägga föreningssituationen. Utsläppen har fortsatt och situationen är allvarlig. 1991 har utnämnts till Bottniska vikens år. Ett omfattande forskningsprogram har utformats med ca 150 olika projekt. Från Finlands sida har det inte varit några problem att få pengar till samarbetsprojektet, medan svenska regeringen ställt sig kallsinnig. Totalt handlar det om 40 miljoner under en treårsperiod. I en motion, som inte kommer att behandlas förrän till hösten, har jag yrkat att resurser ställs till förfogande. Det brådskar emellertid om samarbetsprojekt skall kunna fullföljas som planerat och om 1991 verkligen skall bli Bottniska vikens år.

Därför vill jag fråga statsrådet om regeringen kommer att ställa medel till förfogande så att projektet kan genomföras.

1989/90:671 av *Sven-Olof Petersson* (c) till jordbruksministern om ett katastrofskydd för fiskerinäringen:

Sviterna efter oljeolyckan utanför Blekingekusten blir nu synliga. Fiskarna har drabbats av minskade fångster på grund av oljeutsläppen. De är oskyldigt drabbade. I dag saknas skydd för de personer eller företag som lider allvarliga ekonomiska förluster i samband med miljöföreningar av haven.

Jag vill mot denna bakgrund fråga jordbruksministern:

Är regeringen beredd att inrätta ett katastrofskydd för fiskerinäringen?

1989/90:672 av *Knut Wachtmeister* (m) till justitieministern om ekonomisk gottgörelse till Halvar Alvgard:

Bilhandlaren Halvar Alvgard har lidit stora ekonomiska förluster genom misstag i det svenska samhället, och han har nu blivit nekad att få sitt skadeståndsanspråk prövat i högsta domstolen.

Avser regeringen föreslå ekonomisk gottgörelse till Halvar Alvgard?

1989/90:673 av *Iris Mårtensson* (s) till justitieministern om de mindre tingsrätternas framtid:

Den summariska processens överförande till kronofogdemyndigheten har mött stort motstånd, speciellt från de mindre tingsrätterna.

Vilka åtgärder avser justitieministern att vidta för att undvika nedläggning av de mindre tingsrätterna om den summariska processen nu överförs från domstol till kronofogdemyndighet?

1989/90:674 av *Margit Gennser* (m) till statsrådet Erik Åsbrink om förhandsbesked i skattefrågor:

Institutet med förhandsbesked i skattefrågor fungerar inte såsom avsetts. Väntetiderna för besked är regelmässigt så långa att institutet i de flesta fall kommit att sakna praktisk betydelse.

Med hänvisning till vad som ovan anförts ber jag att få ställa följande fråga till statsrådet Erik Åsbrink:

Vilka åtgärder avser statsrådet vidta för att undanröja de nu påtalade förhållandena?

1989/90:675 av *Gösta Lyngå* (mp) till industriministern om den ökade elanvändningen:

Det var glädjande att läsa framsidan av Vattenfalls tidskrift "Magazin 2000", där industriministern förklarade: "Kraftföretagen har en viktig roll att spela. De måste bli konsulter i elhushållning." Detta är helt i andan av den kampanj, "Energispar 2000", som initierades i Bergen nyligen.

I total kontrast med detta planerar nu Sydkraft att bygga ett naturgasverk i Barsebäck som skall producera 300 MW el, dvs. motsvara en halv kärnkraftsreaktor. Det rör sig inte om biogas eller någon annan miljövänlig teknik, utan det rör sig om att öka användningen av fossila bränslen, dvs. öka koldioxidutsläppen.

Anledningen är inte den förestående kärnkraftsavvecklingen utan en väntad ökning av elbehovet. Vid en tid när Sverige konsumerar mer än dubbelt så mycket el per person som Danmark, Västtyskland eller Storbritannien, visar vi alltså så föga ansvar för världens miljö, att en sådan utveckling kan planeras.

Sker detta med industriministerns goda minne? Om inte, vad planerar ni göra åt det?

Den starke tibetanske religiöse ledaren och fredspristagaren Dalai Lama besöker Sverige fr.o.m. den 11 juni t.o.m. den 14 juni. Han har tidigare inbjudits till och tagits emot i en rad länder. Enligt uppgift kommer han här inte att få träffa utrikesministern.

Vilka skäl finns för att behandla Dalai Lama på ett annat sätt än ledare från andra länder och organisationer?

1989/90:677 av *Hans Leghammar* (mp) till statsrådet Anita Gradin om uttalandet att Per Gahrton agerat så att Sveriges position inför EG-EFTA-förhandlingarna riskeras att försvagas:

I förordet till Redovisning av det svenska integrationsarbetet våren 1988-mars 1989 säger utrikeshandelsminister Anita Gradin så här: "Målet är att integrationsarbetet i Västeuropa skall leda till samma fördelar och åtaganden för medborgare, institutioner och företag i Sverige som det gör i EGs medlemsländer. Regeringen kommer att fortsätta att arbeta aktivt för att tillsammans med övriga EFTA-länder och EG skapa en fri marknad. En sådan främjar ekonomisk tillväxt och sysselsättning, samt lägger grunden för ytterligare sociala framsteg."

Detta uttalande kan rimligen inte förstås på annat sätt än att ni menar att en harmonisering mellan Sverige och EG inte skall leda till någon form av försämring för medborgarna i Sverige utan snarare till förbättringar. Så måste saken också uppfattas av EG och EFTA.

Per Gahrton har refererat till arbetspapper som han fått del av i egenskap av suppleant i EFTA-delegationen. Ni anser att Gahrton utlämnat hemliga uppgifter och har uttalat att Gahrton genom sitt agerande riskerar att försvaga Sveriges position inför förhandlingarna när det gäller EG-EFTA-integrationen (DN den 15 maj 1990 s. A8). Detta kan ses i förhållande till motparten eller de egna medborgarna. Man bör kunna förutsätta att motparten är underrättad om innehållet i svensk rätt och svenska uppfattningar.

Jag önskar närmare besked om på vilket sätt statsrådet menar att Gahrtons agerande skulle riskera att försvaga Sveriges position inför förhandlingarna?

1989/90:678 av *Siina Eliasson* (c) till kommunikationsministern om en bro över Vallsundet:

En bro över Vallsundet i Storsjön i Jämtlands län har stor betydelse för kommuninvånarna i Östersunds kommun men även för kommunikationerna till och från södra Jämtlands län och därmed Oviksfjällen och för turismen i övrigt.

Vallsundsbron är mycket viktig för den framtida utvecklingen i hela Jämtlands län och är samhällsekonomiskt mycket lönsam.

Mot denna bakgrund vill jag fråga kommunikationsministern:

När avser regeringen att fastställa planen för Vallsundsbrons läge och be-

gära medel hos riksdagen för tillstånd att låna upp pengar för att bygga Vallsundsbron?

1989/90:679 av *Lola Björkquist* (fp) till jordbruksministern om konserveringsmedel i vissa livsmedel:

Sedan den 2 februari i år har en öppnad förpackning med en resterande bit av en mjuk pepparkaka legat hemma i rumstemperatur. Den blev kvarglömd, och jag blev mycket förvånad när den efter en dryg vecka var lika mjuk och inte det minsta möjlig. Den har så förblivit. Instinktivt är det motbjudande. Enligt uppgift på förpackningen innehåller den konserveringsmedlet E 281.

I jordbruksutskottets betänkande 1988/89:14 står att livsmedelsverket har tagit initiativ till en undersökning om i vilken utsträckning konserveringsmedel används i onödig omfattning i vissa livsmedel.

Har jordbruksministern vidtagit några åtgärder för att denna undersökning snabbt skall komma fram till ett resultat?

1989/90:680 av *Karl-Göran Biörsmark* (fp) till statsrådet Lena Hjelm-Wallén om stödet till Etiopien:

Världens flyktingar har blivit fler, men de resurser som står till flyktingkommissariens förfogande minskar paradoxalt nog. Vid utgången av 1989 hade UNHCR ett budgetunderskott på ca 234 milj.kr. Detta beräknas växa till ca 1 169 milj.kr. år 1990.

Ett av världens stora flyktingmottagarländer är Etiopien. Eftersom Etiopien samtidigt har enorma problem med torka och missväxt i stora delar av landet är situationen mycket svår för de flyktingar som kommit till landet. Samtidigt som Sverige medgivit att medel för långsiktigt biståndsarbete i Etiopien får utnyttjas för hjälp till torkans offer, har inga signaler hörts om ökad hjälp till de nära 700 000 flyktingarna i Etiopien. Jag är övertygad om att biståndsministern delar min uppfattning om att flyktingprogrammen i Etiopien, mot bakgrund av den finansiella kris som drabbat flyktingkommisarien, behöver ett ökat stöd från Sverige. Jag vet också att biståndsministern har stort förtroende för enskilda organisationer som kanal för medel som regeringen avsätter för katastrofinsatser.

Jag vill därför fråga om biståndsministern är beredd att medverka till att flyktingkommissariens arbete särskilt i Etiopien får ytterligare stöd, i första hand genom svenska enskilda organisationer.

1989/90:681 av *Ingrid Hasselström Nyvall* (fp) till kommunikationsministern om en ny tågtyp i den regionala järnvägstrafiken:

Den regionala tågtrafiken, som nu ansvarsmässigt ligger under länshuvudmännen, bedrivs i dag med ett antal olika fordonstyper, ofta åldersstigna. Riksdagen har i det trafikpolitiska beslutet 1988 anslagit 100 milj.kr. till Transportforskningsberedningen (TFB) för utveckling av ett nytt tåg.

Ett av huvudmålen är att arbeta fram en specifikation för och upphandling

av ett tågprototypfordon, till vilket 50 milj.kr. avsatts. Ett projekt – REX-90 finns redan framtaget av industrin.

Prot. 1989/90:129
28 maj 1990

Vissa krafter verkar nu för att slå samman prototypframtagningen inom TFBs ram med SJs projekt M90, där den regionala trafiken skulle klaras av med en variant kallad M90R.

Min fråga är:

När räknar kommunikationsministern med att ett nytt fordon kan vara framme för att kunna utföra trafikarbete i den regionala järnvägstrafiken?

9§ Kammaren åtskildes kl. 11.46.

In fidein

OLOF MARCUSSON

/Gunborg Apelgren

Innehållsförteckning

Måndagen den 28 maj

1 § Välkomsthälsning till gästande lettisk delegation	1
Talmannen	
2 § Justering av protokoll	1
3 § Svar på interpellation 1989/90:169 om massaindustrins behov av el	1
Industriminister Rune Molin	
Birgitta Hambræus (c)	
4 § Svar på interpellation 1989/90:167 om färjetrafiken till Gotland. .	9
Kommunikationsminister Georg Andersson	
Gunhild Bolander (c)	
Ingrid Hasselström Nyvall (fp)	
5 § Ajournering	16
6 § Återupptagna förhandlingar	17
7 § Bordläggning	17
8 § Anmälan om frågor	
1989/90:665 av Ann-Cathrine Haglund (m) om undervisningen i samhällskunskap och religionskunskap	18
1989/90:666 av Ulla Tillander (c) om geologiska undersök- ningar av området som är aktuellt för en Öresundsbro . . .	18
1989/90:667 av Lennart Brunander (c) om klorblekt massa i papper	18
1989/90:668 av Ylva Annerstedt (fp) om Dalai Lamas besök i Sverige	18
1989/90:669 av Ragnhild Pohanka (mp) om Dalai Lamas besök i Sverige	19
1989/90:670 av Inger Schörling (mp) om föreningar av Bott- niska viken	19
1989/90:671 av Sven-Olof Petersson (c) om ett katastrofskydd för fiskerinäringen	19
1989/90:672 av Knut Wachtmeister (m) om ekonomisk gottgö- relse till Halvar Alvgård	20
1989/90:673 av Iris Mårtensson (s) om de mindre tingsrätternas framtid	20
1989/90:674 av Margit Gennser (m) om förhandsbesked i skat- tefrågor	20
1989/90:675 av Gösta Lyngå (mp) om den ökade elanvänd- ningen	20
1989/90:676 av Marianne Andersson i Vårgårda (c) om Dalai Lamas besök i Sverige	21
1989/90:677 av Hans Leghammar (mp) om uttalandet att Per Gahrton agerat så att Sveriges position inför EG-EFTA- förhandlingarna riskeras att försvagas	21
1989/90:678 av Stina Eliasson (c) om en bro över Vallsundet .	21

1989/90:679 av Lola Björkquist (fp) om konserveringsmedel i vissa livsmedel.	22	Prot. 1989/90:129 28 maj 1990
1989/90:680 av Karl-Göran Biörsmark (fp) om stödet till Etiopien.	22	
1989/90:681 av Ingrid Hasselström Nyvall (fp) om en ny tågtyp i den regionala järnvägstrafiken.	22	

