

Tisdagen den 7 februari

Kl. 15.00

*Anmälan om ny vice
utskottsordförande*

*Om viss dispens från
handelsbojkotten mot
Sydafrika och Namibia*

Förhandlingarna leddes av tredje vice talmannen.

1 § Justerades protokollet för den 30 januari.

2 § **Anmälan om ny vice utskottsordförande**

Tredje vice talmannen anmälde att kulturutskottet till ny vice ordförande efter Maj-Lis Lööw utsett *Åke Gustavsson* (s).

3 § **Svar på interpellation 1988/89:100 om viss dispens från handelsbojkotten mot Sydafrika och Namibia**

Anf. 1 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman!

Marianne Samuelsson har frågat mig

– dels hur många Saab-Scania-bilar som omfattas av regeringens dispens från handelsbojkotten mot Namibia,

– dels hur regeringen kontrollerar att ingen handel, utöver den i beslut särskilt tillåtna, sker med Sydafrika,

– dels huruvida reservdelsförsäljning av Saab-Scania-delar förekommer i Sydafrika,

– dels vilka garantier regeringen har att bojkotten följs.

Dessa olika frågor berör tillämpningen av förordningen om förbud mot handel med Sydafrika och Namibia resp. kontrollen av förordningens efterlevnad.

Jag skall först kortfattat redovisa bakgrunden till regeringens beslut i december 1988 att lämna Saab-Scania dispens för eventuella leveranser av bilar till Namibia.

Sedan tio år tillbaka har FN planerat en särskild insats för att säkerställa Namibias övergång till självständighet efter det att Sydafrika förmåtts ge upp sin illegala kontroll av området. Insatsen har fått namnet UNTAG (United Nations Transition Assistance Group) och går tillbaka till säkerhetsrådets resolution 435 den 29 september 1978.

UNTAG:s uppgift är enligt resolution 435 att bistå generalsekreterarens

Prot. 1988/89:62
7 februari 1989

*Om viss dispens från
handelsbojkotten mot
Sydafrika och Namibia*

särskilde representant i dennes uppdrag att säkerställa Namibias snara självständighet genom fria och rättvisa val under FN:s övervakning. Enligt resolutionen skall FN med hjälp av såväl militär och polis som civil personal under en period på tolv månader se till

att lugn och ordning upprätthålls i Namibia,

att huvuddelen av de sydafrikanska trupperna lämnar området,

att inhemska förband avväpnas och demobiliseras,

att politiska fångar friges och att flyktingar kan återvända.

Tillsammans med andra röstberättigade skall de hemkomna kunna delta i fria och rättvisa val till en konstituerande församling som skall utarbeta en grundlag för Namibia. På basis av denna skall en regering utses.

Denna s.k. övergångsperiod avses börja den 1 april 1989. Namibias självständighet förutses bli utropad senast den 31 mars 1990. UNTAG:s mandat skall upphöra så snart Namibia uppnått sin självständighet.

Det är för att kunna lämna en offert till FN på lastbilar till denna UNTAG-operation som Saab-Scania begärt dispens från handelsbojkotten.

Saab-Scantias ansökan avsåg ett 60-tal bilar varav ett 50-tal skulle levereras från Sverige. Det är således för dessa sistnämnda bilar som regeringen lämnat dispens.

Något avtal mellan FN och Saab-Scania har ännu inte kommit till stånd såvitt jag känner till.

I detta sammanhang vill jag informera om att regeringen den 26 januari fattade beslut om en ändring i förordningen om förbud mot handel med Sydafrika och Namibia. Ändringen innebär att en generell dispens ges för alla varor som skall föras in i Namibia för att användas inom ramen för UNTAG.

Vad gäller frågan om reservdelsförsäljning har det enligt Saab-Scania *inte* förekommit någon sådan från Sverige till Sydafrika efter det att handelsförbudet trädde i kraft den 1 oktober 1987. Regeringen har inte heller några uppgifter om att så skulle vara fallet.

Det är i första hand tullverket som ansvarar för kontrollen av att in- och utförselförbudet efterlevs. Regeringen har i proposition 1988/89:22 föreslagit att tullen skall få ökade befogenheter att utreda och ingripa mot brott mot sanktionslagstiftningen. De nya reglerna avses träda i kraft den 1 april. Under förutsättning att riksdagen beslutar i enlighet med propositionen, avser regeringen att utöka tullverkets resurser för kontroll av att handelsbojkotten efterlevs. Några ytterligare garantier mot brott mot bojkotten kan svårigen erhållas.

Regeringen fäster mycket stor vikt vid att sanktionslagstiftningen efterlevs och att lagstiftningen blir så effektiv och heltäckande som möjligt. I sammanhanget måste dock påpekas att handeln med Sydafrika och Namibia kan stoppas helt först när effektiva internationella sanktionsåtgärder vidtagits.

Regeringen tillsatte därför i mars 1987 en kommitté med uppgift att utreda handeln med tjänster med Sydafrika, handeln mellan svenskägda företag utomlands och Sydafrika samt frågan om de svenska företagens verksamhet i Sydafrika. Kommittén skall arbeta skyndsamt och lägga fram de förslag som

kräver lagstiftning i så god tid att denna kan träda i kraft senast 1 januari 1991.

Regeringen tar dessutom kontinuerligt upp situationen i Sydafrika i alla lämpliga internationella fora. Vi verkar därvid för utökade internationella sanktioner mot den sydafrikanska apartheidregimen.

Anf. 2 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Herr talman! Jag vill tacka utrikeshandelsministern för svaret.

Oppositionen mot den sydafrikanska apartheidpolitiken genomsyrar hela det svenska samhället. Från Sveriges riksdag, den samlade fackföreningsrörelsen, hela Organisationssverige och ända ned till den enskilde medborgaren uttalar man i dag sin avsky för det rasistiska systemet. Trots detta tycks svensk industri inom många olika sektorer bidra med produkter som både direkt och indirekt hjälper den sittande regimen.

Enligt Saab-Scania har ingen försäljning av reservdelar förekommit efter handelsförbudet i oktober 1987. I Financial Mail skrev man i december 1987 att det förekommer försäljning av Saab-Scania-delar. Saab-Scania är här för att stanna, försäkrar bolagets chef där nere. Det finns ingen anledning att tro att dessa uppgifter inte stämmer.

Det är viktigt att regeringen ser till att företaget avbryter all sin handel med Sydafrika om företaget skall kunna få det politiskt känsliga FN-kontraktet. Det är omoraliskt om den svenska regeringen bidrar till att lastbilar som skall användas för att mildra apartheidregimens framfart säljs till Namibia, samtidigt som regeringen ser – eller rättare sagt inte ser – att reservdelar m.m. som bidrar till att apartheidregimen kan hålla sig kvar vid makten säljs till Sydafrika.

Kommer utrikeshandelsministern att ytterligare bevaka att ingen handel direkt eller indirekt förekommer med Sydafrika från svenska företagare? När tänker den tillsatta kommittén rapportera till oss här i riksdagen om vad den har kommit fram till? Om handeln mellan Saab-Scania och Sydafrika kan bevisas, kommer då utrikeshandelsministern att medverka till att avtalet mellan Saab-Scania och FN inte kommer till stånd?

Anf. 3 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Jag tror att vi båda har intresse av att den lagstiftning som Sveriges riksdag har antagit om Sydafrika skall bli så effektiv som möjligt. Om man har kännedom om att det förekommer olagligheter är det ytterst angeläget att man anmäler detta, så att det kan göras polisutredning. På det sättet kan man också hålla efter företag. Dessutom är det så att företag som är verksamma i Sydafrika varje år skall rapportera till regeringen om sin verksamhet. Riksdagen får också varje år en berättelse om företagets aktiviteter och har därmed insyn i de aktiviteter som skall ske.

Den kommitté som regeringen har tillsatt skall arbeta skyndsamt, och jag hoppas att den så snart som möjligt kommer till regeringen för att avge sitt betänkande.

Prot. 1988/89:62
7 februari 1989

*Om viss dispens från
handelsbojkotten mot
Sydafrika och Namibia*

Prot. 1988/89:62
7 februari 1989

*Om viss dispens från
handelsbojkotten mot
Sydafrika och Namibia*

Anf. 4 PÄR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Jag begärde ordet för att ta upp en detalj i statsrådets svar. Det sägs i svaret att tullen skall få utökade resurser för att kontrollera efterlevnaden av sanktionslagstiftningen. Detta är mycket angeläget. Ett liknande löfte gavs också i ett interpellationssvar i höstas. Däremot är det mycket svårt att av budgetpropositionen utläsa att några sådana utökade resurser skulle vara på väg. Därför skulle det vara värdefullt om vi kunde få en konkretisering när det gäller vilka utökade resurser för en uppföljning av sanktionslagstiftningen som tullverket skall få och när en sådan utökning kommer.

Anf. 5 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Som bekant finns på riksdagens bord en proposition. Så snart vi får den godkänd och kan skrida till verket kan också regeringen se till att tullverket får utökade befogenheter att följa upp Sydafrikalagstiftningen. Dessutom finns hos regeringen utökade resurser som tullen får i detta sammanhang.

Anf. 6 PÄR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Att tullen skall få utökade befogenheter ligger i regeringsförslaget. Det jag ville ha reda på litet mer konkret var detta med de utökade resurserna. Det finns ju inte i budgetpropositionen någon utökning av resurserna till tullverket, enligt vad jag har kunnat läsa ut. Regeringen sitter väl inte på några reserver som man kan ställa upp med. Handlar det om en omfördelning inom tullverket? I så fall kunde det vara intressant att veta vilken del av tullverkets verksamhet som nu skall skäras ned till förmån för denna verksamhet. Eller tänker regeringen begära ytterligare medel i tilläggsproposition för att tullverket skall kunna utöka sin uppföljning på detta område?

Anf. 7 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Såvitt jag kommer ihåg handlar det inte om en omfördelning inom tullverket. När det gäller detta budgetår finns en överenskommelse att tullen tillåts överskrida sin budget och på detta sätt tillförs medel.

Tredje vice talmannen anmälde att Pär Granstedt anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 8 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Roy Ottosson har frågat mig dels om jag vill medverka till att trafik på järnväg gynnas med hänsyn till de stora miljö-, energi- och samhällsekonomiska vinster sådan trafik har jämfört med landsvägstrafik, dels om regeringen avser att göra SJ till ett renodlat järnvägsföretag.

Det är riktigt att järnvägen rätt utnyttjad är ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. Genom riksdagens trafikpolitiska beslut förra våren har järnvägen också getts sådana förutsättningar att en samhällsekonomisk utveckling främjas. Vi befinner oss nu i en genomförandefas där riksdagens fastlagda mål och riktlinjer successivt träder i kraft. Utvecklingen inom transportsektorn följs också upp intensivt och kontinuerligt för att vi skall kunna uppnå bl.a. målet om en god miljö och hushållning med våra naturresurser.

Till svar på frågan om vad SJ skall syssla med vill jag framhålla att det med den nya trafikpolitiken finns en bred enighet om vikten av att SJ kraftsamlar sina resurser till att utveckla järnvägstrafiken. Inom SJ-koncernen skall heller inte förekomma verksamheter som konkurrerar med varandra. I SJ:s nya affärsplan klargörs också att järnvägstrafiken är den centrala uppgiften och att övrig verksamhet skall organiseras så att den stöder denna trafik.

Jag anser mot denna bakgrund att jag för närvarande inte har anledning att vidta någon åtgärd med anledning av frågorna.

Anf. 9 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag vill först hälsa Georg Andersson välkommen i hans nya roll som kommunikationsminister.

När det gäller frågan om järnvägens utveckling är det sant att det i det trafikpolitiska beslutet från förra året står en rad mycket vackra ord. Men när beslutet nu genomförs och vi ser budgetanslagen inser vi, åtminstone från oppositionens och från miljöpartiets sida, att detta kommer att haverera för järnvägens och för miljöns del.

Jag ställde ursprungligen denna fråga därför att jag hade lagt märke till att en stor del av SJ:s verksamhet inte är järnvägstrafik utan åkeriverksamhet och busstrafik. Det påverkar naturligtvis inriktningen av SJ:s verksamhet. En del av vägtrafikdelarna inom SJ är relativt lönsamma. Vill SJ öka sin totala lönsamhet kan det ligga nära till hands att lägga ned järnvägstrafiken och köra med buss eller lastbil i stället och på det sättet tjäna mer pengar. Kravet på lönsamhet hos SJ har ju höjts. Det skulle kunna stimulera en sådan felutveckling, även om järnvägstrafiken ur samhällsekonomisk synpunkt vore att föredra, vilket den oftast är. För samhället som helhet är det oftast bättre att satsa på järnvägstrafik än på vägtrafik om de ligger parallellt. Jag undrar hur regeringen avser att stärka järnvägsintressena inom SJ, om man nu inte har för avsikt att sälja ut vägtrafikdelarna.

Det står i det trafikpolitiska beslutet att gods skall överföras från väg till järnväg. Det tycks de flesta hålla med om. Men om man verkligen skall kunna göra det krävs stora investeringar i banorna och i rullande materiel

*Om åtgärder för att
främja järnvägs-
trafiken*

*Om åtgärder för att
främja järnvägs-
trafiken*

samt en kraftigt utvecklad service. Den utveckling vi ser i dag går snarare åt andra hållet. Man tappar marknadsandelar på godssidan. Enligt vad jag har förstått av regeringens budgetförslag kommer heller ingenting att göras åt det. Jag frågar Georg Andersson här: Hur skall man kunna vända utvecklingen på godssidan? Har man gett upp? Kommer man att helt släppa de regionala godstransporterna? Måste man inte satsa ganska stora pengar på investeringar i järnvägstrafiken om man skall kunna komma någon vart?

SJ tappar också marknadsandelar på persontrafiksidan, både till flyg och till väg. Då frågar man sig vad regeringen tänker göra för att vända den utvecklingen. Ett exempel på felutveckling inom SJ fick jag i somras när SJ tillsammans med DSB, det danska järnvägsföretaget, startade en busslinje mellan Halmstad och Köpenhamn som direkt konkurrerar med persontrafiken på järnväg. Det är ett exempel på att man inom SJ inte alltid gör på det sätt som Georg Andersson sade i sitt svar. Han sade där att SJ i första hand skall satsa på järnvägstrafiken.

Allt detta är oroande. Jag fick häromdagen ett brev från ett antal forskare, kunniga människor på olika områden. Det var undertecknat av bl.a. Henning Rodhe, meteorolog, den man som kanske är kunnigast i Sverige när det gäller koldioxidproblemet och ozonskiktets nedbrytning, och av Rutger Rosenberg, som är expert på problemet med havsdöd. Brevet är också undertecknat av skogsforskare, humanekologer osv. Alla säger att den utveckling vi har inom trafikområdet i dag är en katastrof för skogen, klimatet och havet. Luftföroreningarna från vägtrafiken snarare ökar än minskar, trots att vi har fått beslut om katalytisk avgasrening. Vi kan notera att transportrådet i en prognos som kom nyligen talade om en 50-procentig ökning av motortrafiken till år 2020.

Med en sådan utveckling kommer man inte att kunna undvika en omfattande skogsdöd i södra och mellersta Sverige och längs Norrlandskusten. Man kommer inte att klara målet att rädda havet från övergödning. När avgaserna från vägtrafiken så småningom hamnar i haven verkar de gödande på haven. Det här betyder att man måste omvärdera trafikpolitiken i grunden. Man måste ta fram helt andra investeringspaket. Jag bedömer att man måste höja ribban fyra fem gånger när det gäller investeringar i järnvägssystemet. I nuläget satsas det ungefär 1 miljard per år på nya investeringar. Det räcker inte långt. Det behövs 4–5 miljarder per år under ca 10 år, eller kanske t.o.m. 15 eller 20 år, för att man skall kunna bygga ut ett kommunikationssystem i Sverige som verkligen är miljövänligt, dvs. ett kommunikationssystem som innebär att man kan stoppa skogsdöden och havsdöden utan att för den skull bli utan transporter. Om man väntar för länge med dessa investeringar – om skogen börjar dö, och om en stor del av svenskt näringsliv, som är beroende av skogen, hamnar i en utförsbacke, vilket i sin tur leder till massarbetslöshet och andra problem – kommer man att bli tvungen att tillgripa en katastrofplan. Men om man satsar på ett bättre kommunikationssystem som är miljövänligt borde Sverige inte hamna i den situationen.

Ett exempel på hur litet som nu satsas är det faktum att inte ens ett snabbtåg till Sundsvall finns med i banverkets och SJ:s treårsplanering, trots att det skulle kosta bara 100–200 milj. kr. En sådan satsning skulle innebära

att en stor del av trafiken skulle överflyttas från flyget till tåget. Men i stället byggs flygplatsen i Sundsvall ut, vilket kommer att leda till ökad flygtrafik och därmed ökade utsläpp och minskande underlag för järnvägstrafiken. Jag undrar om Georg Andersson är beredd att acceptera en sådan felutveckling eller om han har för avsikt att i regeringen försöka ändra på detta förhållande. Vad tänker regeringen i så fall göra?

Anf. 10 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Det är en sak som sticker i ögonen när man tittar på svensk trafikpolitik. Ute i länen finns s.k. länstrafikbolag. De är i stor utsträckning bussbolag. Bussar är visserligen, om de är fyllda, mer energisnåla än bilar, men deras utsläpp är bland de mest miljöfarliga som förekommer, åtminstone på trafikområdet. Trots detta är denna busstrafik i alla län, tror jag, kraftigt subventionerad med skattemedel. I mitt hemlän, Östergötlands län, betalar passageraren direkt halva bussbiljetten. Den andra halvan betalar skattebetalarna. Man har liknande principer i andra län. SJ:s järnvägstrafik är det mest energisnåla transportsättet. Järnvägen förbrukar bara en tiondel av den energi som krävs för att transportera en flygpassagerare, om man räknar med att både tåget och flyget har samma belägningsgrad. En personbil använder ungefär fyra gånger mer energi med normalbeläggning än tåget.

Varför skall denna energivänliga transportanordning, järnvägen, vara självbärande, när kollektivtrafiken på länsnivå till 50 % betalas med skattemedel? Om detta är en acceptabel fördelning borde i själva verket mer än 50 % av SJ:s kostnader betalas med skattemedel, eftersom tåget i förhållande till bussen ute i länen är ett klart mer miljövänligt transportmedel. Min fråga är: Inser kommunikationsministern att det med hänsyn till både förnuft och logik, i anslutning till vad Roy Ottosson har sagt, krävs en radikal omläggning av trafikpolitiken? Kan vi hoppas att regeringen, åtminstone på sikt, tar sitt förnuft till fånga och ser över vad som sker i länen när det gäller trafikpolitiken och drar lärdom av detta?

Anf. 11 PÄR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Jag vill gärna utnyttja detta tillfälle för att gratulera Georg Andersson till det nya uppdraget som kommunikationsminister. Det är en av de ur miljösynpunkt viktigaste statsrådsposterna i den svenska regeringen. Trafiken utgör ju ett av våra absolut största miljöproblem. Vi vet att bilismen är den kanske största kväveförorenaren. Till detta kommer andra försurande föroreningar, tungmetaller, osv. Trafikpolitiken har alltså en helt avgörande betydelse för miljöutvecklingen i vårt land. Jag vet att Georg Andersson är en utomordentligt kompetent person, och därför hoppas jag att detta ministerskifte skall leda till ordentliga förändringar i regeringens politik på detta område. Hittills har nämligen den trafikpolitik som förts gått stiek i stäv mot rimliga miljöambitioner. Denna trafikpolitik har lett till att det miljövänliga trafikslagets – järnvägen – roll minskar i trafikarbetet, medan däremot de miljöfördärvande trafikslagens – bilismen och flyget – roll bara ökar. Med hänsyn till de ambitioner som uttrycks, åtminstone när miljöministern talar, borde detta vara djupt frustrerande för regeringen.

Det finns ett investeringsprogram för järnvägen, enligt vilket det skall satsas ungefär en miljard per år. Jag tror att det står klart för envar, också för regeringen, att järnvägen, med detta investeringsprogram, inte kommer att ha möjlighet att ta upp konkurrensen med landsvägstrafiken och flyget. I stället kommer detta att leda till en utveckling där järnvägen fortsätter att förlora marknadsandelar, medan de andra trafikslagen ökar i omfattning. Det blir alltså helt nödvändigt att ompröva denna trafikpolitik. Det måste bli naturligt att man i Sverige, liksom i allt större utsträckning i övriga Europa, ser järnvägen som framtidens trafikslag och satsar på den.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Georg Andersson. Är regeringen beredd att ta upp inriktningen av trafikpolitiken till ny prövning mot bakgrund av de erfarenheter som man i dag har av hur olika trafikslag utvecklas? Finns det något intresse från regeringens sida att göra en kraftanstängning för att få en annan utveckling och se till att järnvägen verkligen blir konkurrenskraftig på de andra trafikslagens bekostnad? Jag kan försäkra att regeringen, om en sådan omorientering kommer till stånd, har alla möjligheter att få igenom en sådan förändring. Det kommer i varje fall centern att vara beredd att medverka till.

Anf. 12 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag ber att få tacka för gratulationerna. Det är nästan så att jag blir förlägen inför de förväntningar som senast Pär Granstedt uttalade och de förhoppningar, till följd av ministerskiftet, som han hyser om en helt ny trafikpolitik.

Jag håller med om att trafikpolitiken är ett av de viktigaste politikområdena när det gäller arbetet med miljöfrågorna. Jag ser fram emot detta arbete som en mycket spännande och viktig utmaning.

När nu Pär Granstedt menar att hela trafikpolitiken måste omprövas, tycker jag att han har väldigt bråttom. Det var ju ganska nyligen som riktlinjerna för trafikpolitiken lades fast av riksdagen under stor enighet. Så det vill till ganska mycket innan man går till riksdagen och säger att de riktlinjer för trafikpolitiken som riksdagen antog i maj i fjol inte längre skall gälla. Nej, den trafikpolitiken bör väl ändå få en chans.

Roy Ottosson säger att det mest bara är vackra ord och att trafikpolitiken kommer att haverera om det inte blir något mer än vad som anges i budgetpropositionen. Då tycker jag att han väldigt tidigt dömer ut den trafikpolitik som riksdagen bestämt sig för under bred enighet så sent som för mindre än ett år sedan.

Det finns många stora behov inom trafikområdet. Men regeringen snålar inte när det gäller insatser. Det var ju en rejäl satsning som gjordes med den trafikpolitiska proposition som antogs och som nu följs upp i budgetpropositionen. Det innebär faktiskt att vi kraftigt stimulerar en utveckling av järnvägen, transporterna på järnväg, de delar som är utvecklingsbara. Här görs en investeringsplanering för järnvägsnätet som är ett klart lyft. Det görs av samhällsekonomiska principer där miljö- och regionalpolitiska effekter vägs in. Investeringsramen på 10 miljarder på 10 år är faktiskt inte bara en spottstyver. Det innebär en rejäl uppräknig. Men jag vill gärna ta emot mera pengar, och jag inser naturligtvis att det vore önskvärt att gå ännu

snabbare fram, men då måste jag vädja till riksdagens partier att hjälpa till. Vi minns ju alla med vilken vända höjningen med 25 öre av bensinpriset fick tvingas igenom i denna riksdag för att få ett ekonomiskt utrymme för satsningen på järnvägen. Vill man gå vidare måste pengar tas någonstans.

Vi vet att många talar väldigt illa om bilar och tycker att vi skall begränsa biltrafikutvecklingen. Det är nödvändigt. Den utveckling som har varit under senare år med en 5- till 6-procentig ökning kan inte fortsätta i det oändliga. De som deltar i denna debatt bör någon gång också fundera över vilka metoder man kan och är beredd att tillämpa för att åstadkomma en ändring.

Roy Ottosson säger vidare att det för flyttning av godstransporter från landsväg till järnväg krävs investeringar. Men planverket och SJ har ju fått möjligheter. I budgetpropositionen ges utvecklingsbidrag till kombitrafik, förstärkning av järnvägsforskningen och annat som ju är konkreta insatser för att stimulera till en sådan övergång.

Lars Norberg tog upp en fråga som förbryllar mig litet. Han angriper huvudmännen för länstrafiken. Han menar att dessa missgynnar den spårbundna trafiken. Länshuvudmännen har naturligtvis full frihet att också köpa spårbunden trafik. I den utsträckning de vill göra insatser av ekonomisk och materiell art ligger inga hinder i vägen för detta. Men den nya trafikpolitiken innebär att vi lägger ett stort planeringsansvar på länen. Det blir naturligtvis en viktig del i den fortsatta trafikpolitiken att följa upp effekterna av detta ute i landet.

Anf. 13 PÅR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Det är bra att Georg Andersson upplever sitt nya jobb som en utmaning. Men han kanske inte skall vara så förvånad över att jag verkar ha bråttom, för det är faktiskt bråttom. Utvecklingen går väldigt snabbt. Jag föreslår inte att vi skall ändra på alla delar av det trafikpolitiska beslut som fattades i maj. Men jag vill påminna om att enigheten inte var fullständig när det gäller frågan hur mycket man skall satsa på järnvägen. Tror Georg Andersson och regeringen uppriktigt att en investeringsnivå på en miljard om året till järnvägen de närmaste tio åren kommer att ge järnvägen sådan konkurrenskraft att järnvägstrafiken kan öka på bekostnad av biltrafiken och flyget? I så fall är det ett uttryck för en optimism från regeringens sida, som i och för sig kan vara lovvärd men som inte är särskilt realistisk.

Jag undrar om det inte är ganska uppenbart att om vi verkligen vill vända utvecklingen och om vi verkligen vill att järnvägen skall öka sin marknadsandel, då krävs satsningar av en helt annan storlek än i det tioårsprogram som riksdagen beslutade om förra året.

Vi är också beredda att diskutera finansieringen. Vi var inte förtjusta i idén om en bensinskatt höjning, eftersom den innebar att människor som lever i bygder där det inte finns fungerande kollektivtrafik – bl.a. Georg Anderssons hembygder – skulle behöva vara med och betala ganska dyrt för att förbättra kollektivtrafiken i områden där sådan finns. Vi anvisade andra finansieringskällor, t.ex. att staten avyttrar statliga bolag som det inte är en angelägen statlig uppgift att äga och i stället investerar sitt kapital i sådan verksamhet som det är angeläget att staten satsar kapital i. Det skulle vara ett

sätt att klara av den finansieringsnöt som måste knäckas.

Jag hoppas ändå, trots att detta sista anförande kanske blev litet avkylande, att man i regeringskretsen tar sig en ordentlig funderare på om den ambitionsnivå man hittills arbetat efter verkligen kommer att leda till resultatet att järnvägen kan öka sin andel av det totala trafikarbetet i landet.

Anf. 14 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag har förstått av svaret att regeringen inte anser det vara något problem att vi har en försurningssituation i sydvästra Sverige som nu betecknas som total försurning. Marken håller på att urlakas på sina näringsämnen. Det betyder att rötterna inte kan växa neråt utan växer längs med markytan för att få upp det lilla som kommer från förmultnade löv. Det betyder att när nästa stora torka eller nästa stora storm kommer faller allting omkull. Men det är tydligen inte tillräckligt tungt vägande skäl för att ompröva beslutet. Det är därför som vi har en katastrofal situation i havet. Marken är så mättad av luftföroreningarna från bilismen, kväveoxiderna framför allt, att havet gödslas ihjäl. Det är så mycket kvävenäring i havet att algerna växer kraftigt, hamnar på botten, och nedbrytningen förbrukar allt syre. Detta gör att botten dör. Vi såg detta i bilder i somras, och vi kommer att få se det igen. Det blir värre och värre om vi inte gör någonting åt situationen.

Är inte detta anledning nog att ompröva beslutet? Jag tycker det är otroligt cyniskt att man inte vågar säga rakt ut att beslutet måste omprövas, att vi måste göra någonting. Vi kan inte acceptera en fortsatt hög nivå av utsläppen.

Det finns en annan aspekt på det hela: koldioxid. Regeringen beslöt så sent som förra året att koldioxidutsläppen skall stanna vid nuvarande nivå. Men koldioxidutsläppen ökar när bilismen och vägtrafiken ökar, och den ökar kraftigt. Utsläppen ökar mycket kraftigt när flygtrafiken ökar. Koldioxidutsläppen leder till växthuseffekt. Meteorologer och experter världen över diskuterar nu intensivt om det vi upplever denna vinter och det vi upplevde förra sommaren är den begynnande växthuseffekten. Då kan vi också räkna ut vad den kommer att leda till. Om det permanent blir varmare, utvidgar sig vattnet i havet och dränker stora kustområden i världen, inkl. stora delar av Stockholm. Är detta medtaget i beräkningarna, eftersom man anser det vara acceptabelt med en sådan här utveckling på trafikområdet?

Växthuseffekten leder till att det kommer att blåsa mer, eftersom land värms upp snabbare än hav, vilket ökar temperaturkontrasten. Skogen torkar ut snabbare om det blåser mer, och då blir skadorna större. Jag vågar förutsäga att man säkert inte alls har räknat med detta.

Har man inte för avsikt att uppfylla något av de centrala miljöpolitiska mål som antagits av riksdagen, att minska kväveoxidutsläppen med 30 % och att inte öka koldioxidutsläppen, eftersom man accepterar en sådan här trafikutveckling? Regeringen måste våga angripa trafiken, om miljöpolitikens mål skall kunna förverkligas. Återigen frågar jag statsrådet: Vad tänker regeringen göra åt problemen? Tänker man tillämpa låt-gå-principen också i fortsättningen?

Anf. 15 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Miljöpartiet var ju inte med i riksdagen i våras, och kunde därför inte delta i något s.k. enigt beslut. Enigheten hade sannolikt varit mindre om miljöpartiet varit med.

Vi kan säkert instämma i alla vackra ord, den s.k. brödtexten, i propositionen från i våras. Men de föreslagna åtgärderna var helt otillräckliga. Bilismen kostar Sverige förmodligen ca 100 miljarder om året – en siffra som kan vara intressant att jämföra med den miljard som Pär Granstedt nyss berörde.

Jag tror att kommunikationsministern tyvärr har missförstått vad jag sade om länstrafiken. Jag sade att vad som görs ute i länen när det gäller länstrafiken skulle kunna vara ett föredöme för staten. Där satsar man 50 % av skattemedel för att upprätthålla den kollektiva trafiken. Jag anser att man kan kräva någonting liknande av staten, att riksdag och regering ser till att halva kostnaden för trafiken på SJ bestrids med skattemedel, vilket förmodligen skulle innebära att man satsar ytterligare 4 miljarder i år på SJ. Då skulle man tillämpa samma logik som man följer runt om i Sveriges land när det gäller den regionala trafiken. Jag betonade också att den regionala trafiken till stor del består av busstrafik som är miljökadlig, medan vi här talar för det mest miljövänliga och energisnåla transportsätt som gives här i landet.

Anf. 16 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag noterar att detta tenderar att utvecklas till en miljödebatt. Jag har svarat på den fråga som Roy Ottosson ursprungligen ställde om åtgärder för att stimulera järnvägstrafiken.

Det är naturligtvis utomordentligt intressant att diskutera det vidare miljöperspektivet, och jag ser med stor förväntan fram emot sådana debatter. Riksdagen hade ju en särskild miljödebatt senast den 23 november i fjol. Jag har svårt att se att det har framförts just några nya argument i den debatten under diskussionen i dag.

Däremot kan jag hänvisa till att det nu i budgetpropositionen görs insatser på väldigt viktiga områden för att föra trafikpolitiken framåt. Dessa satsningar innebär ändå en inriktning på att utveckla järnvägen och att ge den en chans. Det rör sig då inte om att tävla om att ge subventioner. Jag har varit med ganska länge i riksdagen och lyssnat till många debatter om järnvägen och järnvägspolitiken. Det har hela tiden handlat om hur stora subventioner man menar skall betalas ut. Men jag anser att vi alldeles för litet har diskuterat hur man skall strukturera järnvägspolitiken och anpassa järnvägen så att den möter människornas behov och utnyttjas av människorna.

Som min företrädare ofta har sagt är det ju inte särskilt miljövänligt att köra med tomma tåg, utan det är en verklig miljöinsats först när tågen är fyllda av passagerare, som annars skulle ha färdats med bil.

Pär Granstedt erinrade om att utvecklingen nu går snabbt. Det inser jag och därför är trafikpolitiken en väldigt viktig miljöpolitisk fråga. Men man måste också vara beredd att ta vissa konsekvenser när man diskuterar detta. Pär Granstedt flyr lättvindigt undan de ekonomiska frågorna. Han menar att om man vill öka järnvägstrafiken, krävs det helt andra insatser. Men när det

gäller att ställa upp med sådana insatser vet vi ju att centerpartiet motsatte sig den blygsamma bensinskatt höjningen. Jag är plågsamt medveten om vilken smärta det innebär att diskutera åtgärder mot biltrafiken, men vi socialdemokrater tog den debatten, eftersom vi insåg att denna åtgärd var dubbelverkande.

Genom att höja bensinpriset gavs resurser för att utveckla järnvägen. Jag utgår också ifrån att en viss höjning av bensinpriset kan ha varit dämpande på bilismens utveckling. Det är det dubbla greppet som var poängen med den åtgärden. Centern ville då inte vara med, och nu hänvisar Pär Granstedt till att man skall sälja ut statliga bolag. Jag menar att det vore en utomordentligt dålig affär. Det är mycket kortsiktigt att skaffa sig pengar på det sättet. Vi måste faktiskt resonera utifrån ett betydligt mer långsiktigt perspektiv både när det gäller miljöpolitik och i fråga om ekonomi.

Tredje vice talmannen anmälde att Lars Norberg och Pär Granstedt anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Anf. 17 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Det är klart att det blir en miljödebatt när man diskuterar vägtrafiken, eftersom vägtrafiken så kraftigt dominerar när det gäller kväveoxidutsläppen och nedfallet i Sverige. Vägtrafiken är en av de viktigaste orsakerna till försurningen, havsdöden och skogsskadorna. Då är det väl självklart att det blir ett slags miljödebatt.

Visst har det hänt mycket sedan i våras, då de stora besluten om trafiken och miljön fattades. Visst har det hänt en hel del sedan i höstas, då vi på miljöpartiets initiativ hade en trafik- och miljödebatt här i riksdagen. De larm som jag räknade upp i mina tidigare inlägg var nya argument. Forskarnas larm gör att man från skogssidan, havssidan och ifrån snart sagt alla håll säger att vi måste ompröva trafikpolitiken för att minska utsläppen från bilismen, innan det är för sent för havet och skogen och innan försurningen blivit för omfattande. Det larmet är en vecka gammalt, alltså är det nytt. Försurningssituationen har förvärrats. Det är bara några veckor sedan vi fick veta att Sydvästsverige praktiskt taget är mättat när det gäller försurande ämnen.

Från och med nu kommer vi att kunna se den urlakningsprocess som innebär att näringsämnen försvinner först. Därefter kommer de giftiga ämnena i marken, framför allt giftiga former av aluminium. Detta kommer att drabba växtligheten mycket hårt.

Under vintern har det kommit andra rapporter, såsom t.ex. skogsskadeinventeringar i mellersta Norrland, i vilka det visas att 20 % av träden är skadade, trots att mellersta Norrland inte hör till de mest utsatta regionerna. Detta är nyheter och data som är mycket oroväckande och borde ge anledning till en omprövning av trafikpolitiken.

Det handlar inte om att tävla om att ge subventioner. Jag har inte nämnt ordet subventioner tidigare under debatten i dag. Det är inte fråga om subventioner utan om att investera, precis som man har investerat i vägsystemet under 30–40 års tid. Nu måste vi börja investera i järnvägssystemet

met för att vi skall få ett bra järnvägssystem som klarar ett rejält transportarbete. Det är vad det hela handlar om.

Årets budgetförslag innebär t.ex. att det pågående arbetet med att bygga dubbelspår på västkustbanan inte kan slutföras, eftersom pengarna inte kommer att räcka till. Det rör sig inte om någon satsning, när man inte ens kan slutföra det som man redan har påbörjat.

Man kan fråga sig vad SJ egentligen håller på med när SJ kör långfärdsbussar, inte bara mellan Halmstad och Köpenhamn utan också mellan Halmstad och Stockholm, och därmed konkurrerar ut de egna tågen. Man måste fråga sig om regeringen är beredd att åtminstone sätta som mål att minska vägtrafikens avgasutsläpp och även försöka nå det målet. Regeringen kanske t.o.m. kunde sätta upp målet att minska vägtrafiken och låta godstrafiken och en del av persontrafiken övergå till järnvägarna. Det kan röra sig om 5 eller 10 % under fem till tio år.

Vägar regeringen säga detta? Jag har inte sett att regeringen har uttalat något sådant på bra länge – om den alls har sagt det. Att satsa 10 miljarder på tio år kan jämföras med att svenska folket köpte bilar för 40 miljarder förra året. 40 miljarder för nya bilar under bara ett år, 10 miljarder för järnvägen under tio år – sådana är proportionerna!

Anf. 18 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Mitt sista inlägg skall bli mycket kort. Jag vill avsluta debatten med att svara på en fråga som Roy Ottosson ställde i ett tidigare anförande.

Han ifrågasatte om det var regeringens avsikt att försöka uppfylla miljömålen i politiken. Svaret på den frågan är ja.

Det svaret kan utgöra en sammanfattning av mina synpunkter i den här debatten.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Föredrogs och hänvisades

Propositionerna

1988/89:73 till lagutskottet

1988/89:83 till socialförsäkringsutskottet

6 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1988/89:Ub11–Ub16 till utbildningsutskottet

1988/89:Sf9–Sf13 till socialförsäkringsutskottet

1988/89:Kr4–Kr6 till kulturutskottet

1988/89:Sk36–Sk41 till skatteutskottet

Prot. 1988/89:62
7 februari 1989

*Meddelande om val av
en riksdagens ombuds-
man*

*Meddelande om
interpellation*

7 § Föredrogs men bordlades åter
Finansutskottets betänkande 1988/89:FiU12
Utrikesutskottets betänkanden 1988/89:UU11 och UU14
Försvarsutskottets betänkande 1988/89:FöU10
Kulturutskottets betänkande 1988/89:KrU9
Utbildningsutskottets betänkande 1988/89:UbU7
Bostadsutskottets betänkande 1988/89:BoU3

8 § Meddelande om val av en riksdagens ombudsman

Tredje vice talmannen meddelade att val av en riksdagens ombudsman skulle ske vid morgondagens sammanträde.

9 § Meddelande om interpellation

Meddelades att följande interpellation framställdes

den 6 februari

1988/89:110 av *Per Gahrton* (mp) till statsministern om EG-anpassningen:

EG-kommissionens ordförande Jacques Delors har på senare tid yttrat sig två gånger om EG:s mål och medel och kraven på icke EG-medlemmar som vill få del i EG:s samarbete på ett sätt som varit föremål för motstridiga tolkningar från svensk sida.

I ett tal inför EG-parlamentet sade Delors bl.a. (min översättning från engelska):

”Det förefaller klart att våra EFTA-vänner i grunden är attraherade av, i olika omfattning, utsikterna till att åtnjuta fördelarna med en gränslös marknad. Men vi vet alla att den Inre marknaden utgör en helhet med sina fördelar och nackdelar, sina möjligheter och begränsningar. Kan vi tillåta dem att plocka och välja? Jag har mina dubier om det.

Den Inre marknaden är först och främst en tullunion. Är våra partner beredda att underordna sig den gemensamma handelspolitik som varje tullunion måste tillämpa mot tredje part? Delar de våra grundläggande uppfattningar? Den Inre marknaden betyder också harmonisering. Är våra partner villiga att överföra de gemensamma regler som är nödvändiga för fria rörelser för varor till sina inhemska lagar och, som en konsekvens, acceptera EG-domstolens jurisdiktion? Samma frågor uppkommer vad beträffar statligt stöd och sociala villkor – – –. Men EG är mycket mer än en stor marknad. Det är ett gränslöst, ekonomiskt och socialt område på väg att bli en politisk union som omfattar närmare samarbete om utrikes- och säkerhetspolitik.” (Ur Jacques Delors tal i Strasbourg den 17 januari 1989.)

I en intervju i Dagens Nyheter den 4 februari säger Delors:

”Eftersom nu det slutliga steget i Europa är en politisk union och eftersom

Sverige inte vill ge upp sin neutralitet, så är en svensk medlemsansökan inte möjlig.”

DN kommenterar på ledarplats den 5 februari: ”Den svenska EG-debatten bör inte kunna undgå att påverkas av vad Jacques Delors har att säga.”

Men regeringen tycks inte ha förstått vad Delors besked betyder. Man fortsätter en politik som skall syfta till att anpassa all svensk politik utom utrikes- och säkerhetspolitiken till EG. Men Delors har ju i klartext sagt att EG håller på att bli en politisk union som man inte bara kan få fördelar av utan att också ta på sig nackdelar.

Samtidigt som Delors och andra EG-företrädare om och om igen påminner om att *EG vill växa till en västeuropeisk supermakt*, komplett med gemensam valuta, borttagna inre gränser, gemensam armé och slutligen gemensam federal regering, agerar Sveriges regering som om EG bara vore en frihandelsammanslutning!

Samtidigt som det i de svenska statliga verken pågår en kartläggning som visar att total EG-anpassning skulle få påtagligt negativa effekter för naturmiljö, arbetsmiljö, konsumentskydd, alkoholpolitik, livsmedelsstandard och mycket annat, fortsätter regeringen att agera som om EG-anpassning enbart handlar om att få fördelar för svenska exportföretag!

Sedan vi från miljöpartiets sida i våra EG-motioner kunnat redovisa en del av detta uppseendeväckande material har vi kontaktats av åtskilliga företrädare för massmedia. *Massmediafolket hävdar att regeringens EG-sekretariat vägrar lämna ut obekväma fakta om EG-anpassningens konkreta effekter till offentlig debatt!* De sakuppgifter som alltså vi inom miljöpartiet har kunnat få fram tycks EG-anpassarna försöka dölja för andra. Samtidigt får näringslivs- cheferna tillgång till alla fakta bakom lyckta dörrar inom ramen för det s.k. Rådet för Europafrågor.

Vågar regeringen inte öppet erkänna att EG-anpassning leder till sämre arbetsmiljö, sämre miljöskydd, fritt inflöde av narkotika över gränserna, drastisk urholkning av den sociala alkoholpolitiken, försämrade livsmedel, ökade cancerrisker etc. – allt enligt torra fakta levererade av svenska opartiska ämbetsmän inom de statliga verken?

Mot bakgrund av ovanstående vill jag ställa ett antal frågor till statsministern.

Jag vill betona att det är till *statsministern* jag ställer frågorna. *EG-frågan har för länge sedan passerat den nivå där den s.k. EG-ministern Anita Gradin befinner sig.* EG-anpassningen är av övergripande betydelse för hela det svenska samhällslivet; dessutom har statsministern om och om igen mycket aktivt ingripit i den offentliga debatten om EG, senast i en artikel i Dagens Industri den 31 januari och i ett tal inför Sipri den 3 februari.

Jag vill fråga *statsministern* följande:

1. Vilka slutsatser drar statsministern av att EG – som det uttrycks av Jacques Delors – håller på att bygga en politisk union som skall omfatta också utrikes- och säkerhetspolitik?
2. Vilket svar vill statsministern ge på Jacques Delors ovan citerade fråga till EFTA-länderna om gemensam handelspolitik? Strävar regeringen efter

- att Sverige skall ansluta sig till EG:s tullunion och anpassa sig till en gemensam handelspolitik med EG gentemot tredje part, bl.a. u-länderna?
3. Vilket svar vill statsministern ge på Jacques Delors fråga om harmonisering? Avser regeringen att inarbeta samtliga EG:s direktiv när det gäller gränsskydd, miljöskydd, hälsokrav, livsmedelsstandard, farlighetskriterier för kemikalier, läkemedelsstandard och arbetsmiljöregler i svenska lagar?
 4. Avser regeringen att ansluta Sverige till EMS, EG:s monetära samarbete, att avveckla Sveriges riksbank och avskaffa kronan som svensk valuta och ersätta den med EG:s s.k.ecu?
 5. Avser regeringen att i enlighet med EG:s målsättning avveckla gränsstationerna och lägga ned tull och gränspolis i t.ex. Helsingborg?
 6. Vilket svar vill statsministern ge på Jacques Delors fråga om EG-domstolen? Avser regeringen att underordna svenska politiska beslut under EG-domstolens jurisdiktion?
 7. Vilket svar vill statsministern ge på Jacques Delors fråga om statligt stöd? Avser regeringen att anpassa svenska regler för regionalpolitiskt stöd till EG-direktiven?
 8. Vilket svar vill statsministern ge på Jacques Delors fråga om sociala villkor? Avser regeringen att anpassa svenska socialförsäkringar och annat socialt skydd till de regler som råder inom EG?
 9. Är statsministern beredd att omedelbart ge direktiv om att hemligstämpeln skall hävas från allt faktamaterial om EG-anpassningen som nu tas fram inom de statliga verken?
 10. Är statsministern beredd att låta handlingar och protokoll vid Rådet för Europafördrag lyda under sedvanliga offentlighetsprinciper?

10 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 7 februari

1988/89:420 av *Elving Andersson* (c) till kommunikationsministern om SJ:s sovvagnsförbindelser till och från Uddevalla:

SJ:s sovvagnsförbindelse till och från Uddevalla kommer enligt SJ:s planer att försvinna fr.o.m. den 29 maj i år. Detta kommer att kraftigt försämra kommunikationsmöjligheterna för resenärer boende i Trestadsområdet, dvs. Uddevalla, Vänersborg och Trollhättan, samt mellersta och norra Bohuslän.

Försämrade tågförbindelser från regionen kommer att i stället gynna flyget, vilket går stick i stäv mot uttalade målsättningar om miljövänliga kommunikationer.

Resultatet av den indragna sovvagnsförbindelsen kommer alltså att leda till både försämrade service för de resande och försämrade miljö.

Med anledning av detta vill jag fråga kommunikationsministern:

Är kommunikationsministern beredd att ta initiativ så att sovvagnsförbindelsen till och från Uddevalla bibehålls?

Prot. 1988/89:62
7 februari 1989

Meddelande om frågor

1988/89:421 av *Sten Andersson* i Malmö (m) till kommunikationsministern om Öresundsförbindelserna:

Enligt uppgifter i pressen väntas den socialdemokratiska Öresundsgruppen föreslå att den sedan länge debatterade fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn inskränks till enbart en tågtunnel.

En tågtunnel fyller inte kravet på snabba och rationella kommunikationer, och frågan är om det går att få ekonomi i ett sådant projekt. Dessutom innebär en tågtunnel att färjetrafiken kommer att kräva stora subventioner, och då får vi Öresundsförbindelser utan god ekonomi.

Är kommunikationsministern beredd, innan slutgiltigt beslut tas avseende fasta Öresundsförbindelser, att även seriöst pröva alternativet en kombinerad järnvägs- och bilbro mellan Malmö och Köpenhamn?

1988/89:422 av *Ulla Orring* (fp) till statsrådet Margot Wallström om marknadsföringen av tjänster inom den offentliga sektorn:

SJ har efter den 16 januari höjt priserna för persontransporter och samtidigt infört ett nytt system med s.k. röda avgångar.

Den marknadsföring som SJ tillämpat har varit vilseledande och förorsakat klagomål från konsumenterna/trafikanterna och borde vara föremål för granskning av konsumentverket/konsumentombudsmannen.

Eftersom konsumentverkets och konsumentombudsmannens aktionsområde är begränsat till den privata sektorn, och SJ därmed ej blir föremål för granskning, är min fråga:

Ämnar statsrådet vidta några åtgärder så att även den offentliga sektorns tjänster omfattas av ett aktivt konsumentskydd?

1988/89:423 av *Hadar Cars* (fp) till bostadsministern om renovering av rådhuset i Stockholm:

Riksdagen har anslagit medel för renovering av rådhuset i Stockholm – ett av stadens byggnadsminnesmärken.

Som förberedelse till renoveringen har rådhuset delvis tömts på personal och lokaler ställts i ordning på annat håll för tiden för arbetena med fastigheten.

Renoveringen har emellertid inte kommit i gång. Orsaken är att regeringen inte lämnat igångsättningstillstånd. Ovissheten om och i så fall när sådant tillstånd kommer att lämnas skapar problem för de anställda vid rådhuset.

Min fråga till bostadsministern är därför:

Avser regeringen att ge igångsättningstillstånd för renovering av rådhuset i Stockholm, och när kommer detta tillstånd i så fall att lämnas?

Prot. 1988/89:62
7 februari 1989

1988/89:424 av *Ivar Franzén* (c) till miljö- och energiministern om ökad användning av biobränsle:

Meddelande om frågor

Vid årsskiftet 1988-1989 lades en av Sveriges bäst fungerande biopelletsfabriker ner, fabriken i Vårgårda med en årskapacitet av 30 000-40 000 ton. Maskinutrustningen monteras nu ner och säljs till Kina för en spottstyver. Kapitalförstöringen ligger i mångmiljonklassen.

Fabrikens kunder som har satsat på biopellets står i dag utan ett fullgott leveransalternativ. Resultatet blir en återgång till olja och förhållandevis dyra eldningsanläggningar står oanvända. Utsläppen av koldioxid och svavel ökar. Nyttig bränsleråvara ligger i skogen och ruttnar. Arbetstillfällen försvinner från glesbygd. På punkt efter punkt sker det en utveckling som strider mot grundläggande riksdagsbeslut vad gäller miljö, energi och sysselsättning.

Orsaken till att biobränslena slås ut är de låga oljepriserna och regeringens totala passivitet vad avser att fullfölja av riksdagen fattade beslut.

Med hänvisning till vad ovan anförts vill jag ställa följande fråga till miljö- och energiministern:

Avser regeringen att vidta några åtgärder för att riksdagens beslut om en ökad användning av biobränslen skall kunna förverkligas?

1988/89:425 av *Ingela Mårtensson* (fp) till jordbruksministern om varaktigt skydd för löv- och lökgrödor:

De fridlysta löv- och lökgrödorna som lever i området Oxhagen utanför Ystad skall få skydd genom att området görs till naturreservat. Naturligare vore att vattenlagen gav möjligheter till ett skydd för utrotningshotade djur.

Därför vill jag fråga jordbruksministern:

Avser ministern att föreslå ändringar i vattenlagen så att löv- och lökgrödorna ges ett varaktigt skydd?

1988/89:426 av *Sven Eric Lorentzon* (m) till jordbruksministern om jordbrukspriserförhandlingarna:

Riksdagen fattade 1985 ett jordbrukspolitiskt beslut, vilket i första hand skulle gälla i fem år. Årets jordbrukspriserförhandlingar är rimligen de sista som omfattas av detta beslut. I direktiven till förhandlingarna försöker regeringen att ge dessa ett delvis annat innehåll. Som ett motiv till detta framförs att en arbetsgrupp nu behandlar jordbrukspolitikens utformning efter avtalsperiodens slut. Detta är inget argument som över huvud taget äger relevans.

I direktiven framhålls också att hänsyn skall tagas till en eventuell uppgörelse i GATT i april månad. Då det samtidigt sägs att förhandlingarna skall vara avslutade senast den 22 mars torde detta vara en omöjlighet.

Jag vill också framhålla att ökningen av PM-index nu är ca 2 procentenheter lägre än inflationstakten i Sverige. En förhandling grundad på PM-index enligt den gamla modellen hade således lett till att matprishöjningarnas

inverkan på inflationen blivit avsevärt lägre än vad förhandlingsdirektiven antyder.

Mot bakgrund av ovanstående vill jag fråga jordbruksministern:

Är statsrådet beredd att ompröva sina direktiv till jordbrukspriserförhandlingarna så att riksdagens jordbrukspolitiska beslut kan fullföljas?

Prot. 1988/89:62
7 februari 1989

Meddelande om frågor

11 § Kammaren åtskildes kl. 15.52.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Gunborg Apelgren