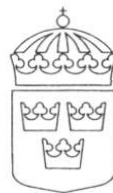


Riksdagens protokoll

1992/93:17

Torsdagen den 5 november

Kl. 12.00 – 14.11



Protokoll
1992/93:17

1 § Anmälan om ny vice ordförande i näringsutskottet

*Svar på
interpellationer*

Förste vice talmannen anmälde att näringsutskottet den 3 november utsett *Birgitta Johansson* (s) till ny vice ordförande efter *Anita Gradin* (s).

2 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Propositionerna

1992/93:82 till näringsutskottet

1992/93:119 avsnitt 2 och ändring i livsmedelslagen till lagutskottet

propositionen i övrigt till jordbruksutskottet

3 § Svar på interpellation 1992/93:7 om en ny bro över Ångermanälven

Anf. 1 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Elvy Söderström har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att påskynda byggandet av en ny bro över Ångermanälven.

Regeringen har tidigare under åren 1991 och 1992 presenterat fyra förslag och beslut om tidigareläggningar och igångsättningar av väg- och järnvägsprojekt utöver ordinarie anslag. Ett viktigt syfte med dessa beslut har bl.a. varit att skapa sysselsättning. De två senaste besluten med satsningar i vägprojekt på sammanlagt 3,5 miljarder kronor har riktats mot särskilt sysselsättningsintensiva underhållsåtgärder i mindre vägar. Det har därför inte varit möjligt att finansiera ett så stort projekt som en ny bro över Ångermanälven inom ramen för dessa beslut. Kostnaden för en bro beräknas uppgå till drygt 2 miljarder kronor.

Trots ett mycket stramt statsfinansiellt läge, pågår inom regeringen ett intensivt arbete med att finna en lösning beträffande finansieringen av flera angelägna investeringsprojekt, däribland bron över Ångermanälven. En redovisning av arbetet med finansieringen av infrastrukturen kommer att lämnas i budgetpropositionen och i regeringens planerade proposition till riks-

dagen i vår om inriktningen av investeringsplaneringen i trafikinfrastrukturen.

Innan beslut om byggandet av en bro över Ångermanälven kan fattas finns dessutom ett antal juridiska processer som måste fullföljas. På Vägverket pågår förberedelserna med fastställandet av en arbetsplan. Bl.a. har verket inväntat besked om hur byggandet av en bro skall behandlas i förhållande till naturresurslagen.

Regeringen fattade förra torsdagen beslut om att berörda kommuner skall redovisa hur de avser att tillgodose hushållningsintressen enligt naturresurslagen i samband med ett antal planerade infrastrukturinvesteringar. En ny bro över Ångermanälven omfattas av en sådan redovisning. Denna redovisning försenar dock inte fastställandet av en arbetsplan eller en eventuell byggstart.

Anf. 2 ELVY SÖDERSTRÖM (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret, men tyvärr tvingas jag konstatera att jag inte har fått svar på mina frågor. Detta är, än en gång, ord staplade på varandra, utan några som helst besked om hur kommunikationsministern vill påskynda byggandet av en ny bro över Ångermanälven.

Vi är många som väntar på besked i det här ärendet. I sitt svar säger kommunikationsministern att Vägverket har "inväntat besked om hur byggandet av en bro skall behandlas i förhållande till naturresurslagen". Vem har man väntat på? Jo, i likhet med alla andra har man väntat på regeringens besked om hur frågan skall handläggas.

Det är bra att regeringen nu har fattat ett beslut, men man kunde ha fattat beslutet i somras. På det här sättet har man fördröjt projektet med ytterligare ett halvår.

Nu kräver vi i Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten besked om pengar till Vedabron. Vi nöjer oss inte med, som ministern säger i sitt svar, att Vedabron är ett av "flera angelägna investeringsprojekt". Vi vill veta hur regeringen prioriterar. Är detta projekt nr 1, och kommer det att finnas med i budgetpropositionen?

Herr talman! Den socialdemokratiska regeringen beslöt i augusti 1991 att avsätta 2 miljarder för detta projekt. Den 26 mars i år redovisade kommunikationsminister Mats Odell här i kammaren att dessa pengar skulle användas till andra projekt i landet och lovade att återkomma till Vedabron.

Det här är tredje gången som vi debatterar ärendet, och jag hade hoppats på ordspråket "tredje gången gillt". Tyvärr får vi nog ta till ordspråket "tomma tunnor skramlar mest".

Sedan beslutet fattades har situationen blivit akut. Den 9 maj fick man avstänga bron för all trafik över 4 ton, och man leder nu all tung trafik över Hammarsbron och genom Kramfors centrum, vilket kraftigt försämrar trafiksäkerheten och trafikmiljön. Detta leder också till orimliga kostnadsökningar för näringslivet och till att näringslivet i vår del av Sverige får en orimlig konkurrenssituation.

I början av oktober fick vi än en gång bevis på att Sandöbron är i ett mycket dåligt skick. Bron måste repareras igen.

Ja, allt detta känner kommunikationsministern till. Statsrådet har t.o.m. på ort och ställe fått information om situationen. Därför är vi ännu mer bestörta över att vi inte får några som helst löften om pengar till bron från kommunikationsministern och regeringen.

Det råder stor politisk enighet i Västernorrland och Västerbotten om att byggandet av Vedabron snarast skall påbörjas. Detta kom fram inte minst i måndags, när kommunikationsministern fick ta emot en delegation med företrädare för kommuner från Härnösand i söder till Skellefteå i norr. Det var representanter för olika kommuner och olika partier. Dagens debatt kommer också att förstärka detta intryck.

Jag vill påminna om att den socialdemokratiska gruppen i trafikutskottet står bakom våra krav när vi begär pengar till en ny bro. Situationen är helt enkel ohållbar.

En ny bro över Ångermanälven är en av de viktigaste infrastrukturella satsningarna för vår del av landet, men även för hela Sverige.

I en tid när arbetslösheten stiger är det märkligt att vi inte skall kunna ha råd att bygga denna bro. I en tid med mycket hög arbetslöshet är det slöseri att inte bygga bron. Arbetslösheten bara fortsätter att förvärras i Västernorrland, och vi har nu den näst högsta arbetslösheten i landet – en placering som vi inte alls är glada över.

Förutom det mänskliga lidandet kostar detta också samhället oerhörda summor pengar. Bara i Västernorrland kostar A-kassan 4 miljoner kronor per dag, vilket omsatt i årskostnader är över 1 miljard. Det om något borde göra att man passar på nu, när situationen är så besvärlig.

Att bygga Vedabron är därför en klok och bra investering, både på lång och på kort sikt, inte bara för Västernorrland utan också för hela Sverige.

Anf. 3 GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! När jag tar del av svaret från kommunikationsministern tvingas jag konstatera att det är mycket passivt och kraftlöst. Jag hade förväntat mig att kommunikationsministern och regeringen nu skulle ha ambitionen att flytta fram positionerna. Det här är en fråga som har diskuterats länge, och den ligger inom ramen för infrastruktursatsningar som angavs redan i regeringens tillväxtproposition våren 1991. Det är mot bakgrund av att den här bron är så att säga nyckeln till hela övre Norrland, på en av de viktigaste vägarna i landet, E 4.

Därefter har det visat sig att bron är så bristfällig att det har gått hål i den. Då trodde man att regeringen skulle rycka ut och göra någonting, men icke så.

Nu heter det dessutom, till min stora förvåning, i svaret: "Innan beslut om byggandet av en bro över Ångermanälven kan fattas finns dessutom ett antal juridiska processer som måste fullföljas."

Beslutet om att bygga bron är ju fattat. Den 22 augusti 1991 undertecknade jag på regeringens vägnar ett beslut om att investeringen skulle genomföras i enlighet med en överenskommelse som då hade träffats mellan Infrastrukturdelegationen och Vägverket. Den skulle belasta anslaget K 1, som hade inrättats av riksdagen.

Sedan är det fråga om att accelerera i processen. Då kan man alltid hitta

på nya skäl. En arbetsplan presenterades i april, och sedan har regeringen väntat och väntat, för att bestämma sig huruvida man skall pröva projektet enligt naturresurslagen, och månaderna har gått.

Vad regeringen nu har beslutat om är jag oklar över. Enligt uppgifter i media innebär det en process, där kommunerna skall yttra sig igen – som om de inte visste vad de ville i den här frågan. Det är i få frågor som det finns så entydiga besked från den lokala opinionen som i den här frågan.

Bron behövs för transporter, så att lastbilar kan köra med full last, enkelt uttryckt, på E 4, en Europaväg. Det kan de inte göra i dag, utan de måste göra en stor omväg på fyra mil, som Elvy Söderström sade, därför att Sandöbron inte håller.

När Tjörnbron rasade ryckte regeringen ut och satte till alla klutar för att bygga en ny bro. Även om det inte är en lika dramatisk utveckling när det gäller Sandöbron är det ändå något åt det hållet.

En ny bro måste till, och det finns ett från alla synpunkter mycket bra projekt. Beslut är fattat. Men regeringen har flyttat pengar från det här anslaget till andra objekt. Okej, men då måste regeringen fylla på med nya pengar, så att det inte i fortsättningen heter att det inte går att klara finansieringen. Det är regeringen som har dragit undan möjligheterna till finansiering, och då måste den återställa dem – det är regeringens ansvar.

Jag tycker allmänt sett att det går trögt med infrastruktursatsningarna. I nuvarande konjunkturläge borde det ske en massiv satsning på infrastruktur. Det tycker alla – näringslivets företrädare, fackliga organisationer och länsföreträdare av olika slag. Det är egentligen ingen annan än regeringen som tvekar. Det håller på att uppstå en stor förtroendeklyfta mellan regeringen, framför allt kommunikationsministern, och näringslivet samt andra som är berörda av infrastruktursatsningarna, därför att det går så trögt och därför att det pratas så mycket och händer så litet.

Anf. 4 SIGGE GODIN (fp):

Herr talman! Den 50 år gamla Sandöbron är nu, som Georg Andersson sade, så dålig att man har kunnat se Ångermanälven genom vägbanan – två hål har lagats. Bron är byggd av kristidsmateriel, varför trafik med tunga fordon inte längre kan tillåtas. Trots detta vet vi som bor i de här trakterna att tung trafik förekommer på bron nattetid – man chansar och kör över, då man inte vill köra en omväg på fyra mil. Detta betingar också mycket stora kostnader.

Vägverket talar om att det kostar 40 miljoner per år att göra den här omvägen via Hammarsbron.

Omvägen går på en väg som inte är avsedd för så här många eller så tunga transporter. Den går genom tätbebyggda områden, exempelvis Kramfors. Ingen har funderat över vilka miljöstörningar dessa transporter ger upphov till. Det är fråga om en nödlösning som inte kan fortgå en enda dag mer än nödvändigt.

Som kommunikationsministern har sagt i sitt svar kostar en ny bro 2 miljarder kronor. Man behöver dock inte ta fram hela summan på en gång. För 1993 behövs 220 miljoner, och byggtiden beräknas till fyra år, dvs. 1997. Det finns således goda möjligheter att starta bygget snarast – 1993.

Jag vill också påpeka att Västernorrland för närvarande har en av landets sämsta byggarbetsmarknader. Har departementet eller Vägverket funderat över vilka vinster som går att göra på grund av den rådande sysselsättningskrisen? På ett så här stort projekt borde flera miljoner kunna sparas genom upphandling under lågkonjunkturen.

Jag har lyssnat till statsrådet många gånger. Vid flera tillfällen har han redovisat de betydande belopp som regeringen anvisat till nyinvesteringar i olika vägprojekt. Utifrån dessa redovisningar har jag två frågor till statsrådet: Är statsrådet över huvud taget medveten om den ytterst allvarliga situationen när det gäller Sandöbron? Är statsrådet beredd att omprioritera bland projekt, där man redan har anvisat medel, för att bygget av en Höga kusten-bro skall kunna komma i gång omgående? Det är inte bara framsynt att bygga Höga kusten-bron, utan det är nödvändigt att det görs omgående.

Anf. 5 HANS STENBERG (s):

Herr talman! Det kan inte hjälpas att man blir litet betryckt när man hör kommunikationsministerns svar på Elvy Söderströms interpellation.

Västernorrland har faktiskt landets sämsta vägnät. Den usla vägstandarden på E 4-n genom länet är en belastning för hela Norrland. En rad mycket angelägna projekt behöver genomföras för att E 4-ns standard i Västernorrland skall bli i jämförelse med standarden i övriga landet.

Förutom Vedaprojektet – eller Höga kusten-projektet, som det nu kallas – behöver man bygga om genomfarterna i Sundsvall och Örnsköldsvik. Dessutom finns det många andra vägobjekt i länet som behöver åtgärdas.

Ur arbetsmarknadspolitisk synpunkt är det angeläget att vi använder lågkonjunkturen till att satsa på en utbyggnad av kommunikationerna. Byggarbetslösheten är mycket hög i Västernorrland. I dag är den 25 %, och den ökar oerhört snabbt. Länsarbetsnämnden beräknar att byggarbetslösheten kommer att vara 35 % om bara tre månader. Man räknar också med att arbetslösheten bland byggnadsarbetarna i Västernorrland kommer att vara 40 % nästa vinter. Siffrorna är katastrofala. Det är inte klokt att vi inte tar vara på dessa resurser för riktigt arbete.

I vintras presenterade kommunikationsministern under mycket stor pompa och ståt ett program för att rusta upp landets kommunikationer. För Västernorrlands del blev resultatet av det programmet inte bara magert utan rent ut sagt katastrofalt. I stället för att ge pengar till satsningar för att förbättra vägar och järnvägar i länet, drog regeringen in de medel som den socialdemokratiska regeringen hade avsatt för Vedabron.

Mot denna bakgrund borde det vara självklart för regeringen att snabbt ge besked om pengar till en ny bro över Ångermanälven. När kommer ett sådant besked?

Anf. 6 PER-RICHARD MOLÉN (m):

Herr talman! Eftersom jag företräder ett av regeringspartierna skulle det väl ligga närmast till hands att jag i den här debatten på något sätt skulle försvara regeringens åtgärder och kommunikationsministern. Men det kan jag inte göra. Jag är kolossalt besviken över det sätt på vilket departementet och kommunikationsministern har skött den här frågan.

Kommunikationsministern har skapat stora förväntningar i hela landet, och inte minst i Västernorrlands län när det gäller E 4-n. Dessa förväntningar har förbytts i besvikelser. Jag tror att det är mycket farligt att först gå ut och lova guld och gröna skogar och sedan inte kunna stå för det. Det vore därför mycket värdefullt om kommunikationsministern vid detta tillfälle litet mera klart deklarerade när bron kommer.

Har man funderat över dessa frågor i så många månader, borde man vara klar. När man talar med vägförvaltningen och väggeneralen får man en känsla av att om de bara får klart besked från Kommunikationsdepartementet är de beredda att sätta spaden i marken i morgon. Därför förvånar det mig att statsrådet säger att en del juridiska problem fortfarande kvarstår och att man fortfarande driver den här arbetsplanen.

Den 6 november låg en gång dimridåerna täta över Lützen. Låt oss inför morgondagen, den 6 november, lätta litet på de dimridåer som man har lagt över Vedabron och Ångermanälven. Företagen, det lokala näringslivet, väntar varje vecka på att få komma i gång och ställa upp för att bygga den här bron.

Man måste ha klart för sig att den här bron, med sina hål, ändå inte kommer att ersättas av något annat förrän i bästa fall år 1996. Under hela tiden fram till dess skall alla transporter gå den här omvägen. Det är helt oacceptabelt. I en sådan här situation känner man sig nästan frestad att ställa krav på att regeringen skall kompensera för varje tung transport som måste ta den här omvägen.

Finns det ingen möjlighet att göra en avräkning mot det arbetsmarknadspolitiska stöd som Västernorrlands län får? Hans Stenberg sade att arbetslösheten för byggnadsarbetarna är ca 25 %. Många betongarbetare och timermän går arbetslösa. Om vi får i gång dem minskar de anslag länet behöver till arbetslöshetsunderstöd. Samtidigt skulle vi kunna få i gång det här arbetet. En lång rad frågetecken får mig att undra om man inte skulle kunna hantera Vedabron mera rationellt.

Anf. 7 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Det finns ett par myter i debatten om infrastrukturen. En av dem är att man inte har fattat beslut om någonting. En annan myt säger att ingenting av det som man ändå beslutar om kommer i gång. Detta är i grunden fel.

Under de extra anslagen i de paket på Vägverkets område som brukar benämnas A t.o.m. E inryms ca 310 stora projekt. 290 av dem är i gång. Ett stort antal av dessa projekt forceras nu. Jag kan ta E 4 genom Kolmården som ett exempel. Byggtiden var projekterad till fyra år. Man kör nu dubbla skift för att halvera byggtiden till två år. När det gäller område efter område och projekt efter projekt – de som redan är kontrakterade och framför allt de som skall starta – håller Vägverket på att förhandla om för att öka takten i investeringarna.

Det andra argumentet är att vad jag sade förra hösten om infrastrukturinvesteringarna skulle vara någon sorts överdrift. Jag fick då en fråga, efter en uppvaktning i näringsutskottet: Kommer det inte i gång några stora byggprojekt med hänsyn till att så många är arbetslösa inom anläggningssektorn

etc.? Jo, sade jag, det kommer att startas projekt för ungefär 8 miljarder kronor under det kommande budgetåret.

Inte lång tid hade förflutit förrän Georg Andersson poppade upp och sade: "Jag har finansierat fyra av dessa miljarder. Hur kan statsrådet stå och tala om att det skall komma i gång projekt för 8 miljarder, när socialdemokraterna har finansierat fyra av dem?" Jag har aldrig försökt ta äran från Georg Andersson för de 4 miljarderna, tvärtom. Mitt svar på frågan från näringsutskottet gällde hur mycket som skall komma i gång.

Herr talman! Verkligheten överträffade så småningom med god marginal dessa 8 miljarder. Under detta budgetår förbrukas i infrastrukturinvesteringar för vägar och järnvägar tre gånger så mycket som under ett genomsnittså under 80-talet, och dubbelt så mycket som under Georg Anderssons sista år som kommunikationsminister, nämligen 13 miljarder kronor. Det tycker jag, herr talman, att man skall hålla i minnet när man nu tar till de här bröstittonerna om att det är segt och trögt och att ingenting kommer i gång. Georg Andersson bör gå hem och rannsaka sina egna statistiska nyckeltal i dessa sammanhang innan han kommer hit med den här typen av uppgifter.

Jag måste, herr talman, också studera det som Elvy Söderström skriver i sin interpellation och som hon upprepar här i talarstolen. Jag noterar att Georg Andersson klädsamt nog inte exakt instämde i vad hon sade, nämligen att den socialdemokratiska regeringen i augusti 1991 avsatte 2 miljarder kronor till en ny bro. Regeringsbeslutet har jag framför mig här. Georg Andersson var alltså betydligt försiktigare. Han sade att regeringen inom ramen för infrastruktursatsningarna i tillväxtpropositionen tog med det här projektet. Det är alldeles riktigt. Vad var det man tog med? Jo, 170 miljoner kronor för projektering, som skulle användas för kostnader under 1991 och 1992. Tala med Georg Andersson om de här sakerna, Elvy Söderström!

Georg Anderssons sätt att försöka finansiera detta projekt framgår också av det här regeringsbeslutet: Vägverket skall vidare senast den 1 november 1991 till delegationen för infrastrukturinvesteringar redovisa hur ett system med avgifter för trafikanterna bör utformas för att finansiera delar av kostnaderna för förbindelserna. Det är alltså vad som står i regeringsbeslutet, och jag finner att det är litet märkligt att försöka göra gällande att de här pengarna fanns med bland de 10 miljarder som var finansierade av den ram på 20 miljarder som infrastrukturdelegationen hade till förfogande. Sanningen är att Vedabron aldrig har varit finansierad, annat än till de 170 miljonerna för anslutningarna och för projekteringen.

Någon typ av renhållning i den här debatten tycker jag faktiskt att man skall ha, även om vi alla här besjålas av en stark vilja att så fort som möjligt få i gång det här arbetet.

Nu vet alla ni som sitter framför mig här att Sverige befinner sig i en oerhört svår situation ekonomiskt sett. Vi lånar nu i genomsnitt 330 miljoner per dygn för underskottet i statsbudgeten. Vi diskuterar ständigt med finansdepartementet – och vi kommer att fortsätta i dag – hur vi skall få fram resurser till mera insatser på infrastrukturens område, trots att vi nu har fördubblat i jämförelse med föregående år. Och bland de projekt som är högprioriterade är Vedabron. Jag säger gärna i detta sammanhang utan att tveka, att bland de projekt som ännu icke har funnit sin finansiering ligger

Prot. 1992/93:17
5 november 1992

*Svar på
interpellationer*

Vedabron som nummer ett. Den passivitet och den kraftlöshet som Georg Andersson och Elvy Söderström talar om har ingen förankring i verkligheten, herr talman.

Man talar här också om de juridiska processerna. Vad det handlar om är ju att arbetsplanen måste fastställas och att den eventuellt kan komma att bli överklagad. Vi ser dock inte detta som någonting som skulle kunna försena igångsättning av brobygget. Jag har god förhoppning om att det skall kunna fattas ett beslut om Vedabron – om hela finansieringen, inte bara de 170 miljoner som Georg Andersson orkade med på sin tid.

Anf. 8 ELVY SÖDERSTRÖM (s):

Herr talman! När jag lyssnar till kommunikationsministerns svar blir jag litet förundrad. Den 26 mars hade kommunikationsministern och jag en frågedebatt här i kammaren om just Höga kusten-bron. Då sade kommunikationsministern som svar på min fråga att kommunikationsministern och regeringen hade beslutat att ta de pengar som var avsatta till Vedabron och använda dem till investeringar i andra objekt, och bl.a. satsa på E 4 i Gävleborg. Det var alltså det besked jag fick av kommunikationsministern.

Om den socialdemokratiska regeringen beslöt att genomföra projektet och att det skulle rymmas inom K 1-anslaget, så fanns ju pengarna i K 1-anslaget för Vedabron. Då säger jag att den socialdemokratiska regeringen hade insikten om att det behövs pengar för att bygga bron.

Nu säger kommunikationsministern att bron är högt prioriterad och att det ännu inte finns pengar. Det är just det som är problemet. När kommunikationsministern ger sig in på att beskriva verkligheten, så vill jag säga att alla de åkare, alla de representanter för näringslivet och för facken, alla de arbetslösa, alla i Västernorrland – ja, i hela övre Norrland – som lever i verkligheten, frågar sig: Hur kan det komma sig att regeringen inte kan avsätta pengar till detta, när man kan avsätta pengar till stöd för passiva åtgärder i denna arbetslöshetstid?

Nej, det här duger inte, kommunikationsministern. Jag är i likhet med alla andra angelägen om att få fram pengar till bron nu, och att få ett besked. Precis som Per-Richard Molén och andra har beskrivit är detta ett projekt som sträcker sig över mycket lång tid. Man kan avsätta medel för varje år. Jag är beredd att låna ut min röda luva till kommunikationsministern, så att han kan ge det här projektet som en julpresent till oss i Västernorrland.

Det här duger som sagt inte. Kommunikationsministern själv har uttalat sig vid besök i Västernorrland och i andra sammanhang och skapat just de förväntningar som Per-Richard Molén beskrev. Flera representanter för regeringen har besökt vårt län och uttalat sig för att pengar måste avsättas. Senast var det Bengt Westerberg, som tyckte att pengar måste till. Så i regeringen borde kommunikationsministern ha stöd för detta.

Anf. 9 GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag noterar att kommunikationsministern är väldigt irriterad, kanske framför allt på mig. Jag tycker att det finns skäl för kommunikationsministern att uppträda med ett stort mått av ödmjukhet i denna situation som han har försatt sig i.

I den mån det finns irritation tycker jag att Mats Odell skulle rikta den till finansministern, och nu ordentligt sätta ned foten i förhandlingarna med finansdepartementet. Det är ju kommunikationsministern som lider skada av den debatt som pågår om regeringens näringspolitik och infrastrukturpolitik.

Kommunikationsministern far illa i dessa dagar. Precis som jag sade har det uppstått en djup förtroendeklyfta mellan kommunikationsministern och framför allt näringslivet – jag har hört många uttala sig i den frågan. Man litar inte längre på vad kommunikationsministern säger. Man förväntar sig inte att det blir som han har sagt, därför att man är så besviken på löften som inte har infriats, och storvulna presentationer som inte har stämt med verkligheten. När Mats Odell här talar om myter, så vill jag säga att det inte är jag som har skapat någon myt. Jag har förmedlat en uppfattning som finns ute i samhället hos dem som jobbar med de här sakerna – hos kommunalpolitiker och hos näringslivets företrädare.

När det gäller de här miljarderna, som Mats Odell ofta presenterar på sådant sätt att han har fördubblat dem i förhållande till vad jag gjorde och tredubblat dem i förhållande till vad min företrädare gjorde, så har jag vid några tillfällen begärt en redovisning av detta från kommunikationsdepartementet.

Senast jag gjorde det var det hos en av kommunikationsministerns närmaste män, en sakkunnig. Jag sade: Kan jag få en exakt redovisning av hur ni räknar dessa pengar? Jag har inte fått det än, och det är ingen som begriper vad ni pratar om. Det stämmer inte mellan vad man ser ute i verkligheten och de bilder som målas i talarstolarna.

Vad jag vet är att jag undertecknade beslut som innebar investeringar om drygt 11 miljarder under sommaren och hösten 1991, då arbetslösheten var på väg att gripa omkring sig i vårt land. Meningen var att dessa pengar skulle användas för att möta arbetslösheten och förbättra infrastrukturen i den lågkonjunktur som vi då var på väg in i. Under högkonjunkturen fanns ju inte möjligheter att driva på sådana här projekt. Men nu skall de genomföras. Vänta inte tills nästa högkonjunktur är över oss! Jag hoppas att den kommer ganska snart, men som Vedaprojektet och andra projekt drivs kommer de i bästa fall i gång när högkonjunkturen också är på gång. Det vore till skada.

Anf. 10 SIGGE GODIN (fp):

Herr talman! Låt mig börja med att säga att utarbetandet av den arbetsplan som kommunikationsministern hänvisar till fortgår planenligt. På den punkten skall det inte vara något problem.

Jag ställde en provocerande fråga och en annan fråga, och jag har inte fått svar på någon av dem. Jag tycker att det är beklämmande, och jag tar dem på nytt för att markera allvaret i dem.

Är kommunikationsministern medveten om de risker som finns med att trafikera Sandöbron, som kanske dessutom missbrukas?

Det var den ena frågan och den andra, mycket viktiga, är: Går det att omprioritera så att vi får loss dessa 220 miljoner som vi behöver för att komma i gång med bygget?

Det är faktiskt på det sättet vi måste börja. Jag skall inte orda så mycket

över omvägen mer än att det handlar om mycket stora kostnader. Det har skett dödsolyckor på vägen. Om detta beror på att det är en undermålig väg för tung trafik eller för mycket trafik kan vi tvista om, men faktum är att det har skett olyckor. Dessutom går denna trafik genom orter där det är helt orimligt att köra dessa transporter.

Jag blir litet bekymrad när jag inte får något som helst svar. Jag skulle vilja vara så provokativ att jag säger att den före kommunikationsministern grävde en grop under valrörelsen och därmed påstod att projektet var i gång. Den nye kommunikationsministern har dementerat detta. Projektet var inte i gång, och det är faktiskt sant.

Jag förutsätter att den nye kommunikationsministern inte nöjer sig med att gräva en grop eller att ställa ut vaga löften.

Första prioritering på listan – vad innebär det i sak?

Vi har nu väntat och väntat på detta. Vi måste ha ett besked i dag: Går det att omprioritera pengar så att bygget kommer i gång, eller inte?

Anf. 11 HANS STENBERG (s):

Herr talman! Sigge Godin klagar över att han inte fick svar på sina frågor. Jag kan instämma i det missnöjet.

Kommunikationsministern sade att han inte hunnit med att svara. Det beror delvis på att han valde att hellre tala om vägbyggen i Norrköping än om Höga kusten-bron.

Jag har dock en viss förståelse för att kommunikationsministern hellre talar om det som sker utanför Västernorrland. I Västernorrland händer ingenting på detta område.

Kommunikationsministern säger också att det inte har funnits några pengar anslagna till Höga kusten-bron. Därför blir jag faktiskt upprörd. I frågedebatten i våras – som Elvy Söderström sade förut – sade faktiskt kommunikationsministern att man hade flyttat pengarna till andra projekt. Jag läste protokollet i morse innan jag gick hit.

Endera talade kommunikationsministern osanning i våras eller så gör han det nu. Jag vill ha besked om hur kommunikationsministern ser på frågan i dag. Har det funnits några pengar eller inte? Och vart har de i så fall tagit vägen sedan i våras när han uppenbarligen ansåg att de fanns?

Jag vill avsluta med att än en gång upprepa min fråga, och jag vill, precis som Sigge Godin ha svar på frågan: När kommer det besked om pengar till Höga kusten-bron?

Anf. 12 PER-RICHARD MOLÉN (m):

Herr talman! Jag tror att det är mycket värdefullt att vi får detta tankeutbyte kring Vedabron, eller Höga kusten-bron, liksom att tankeutbytet sker utöver partigränserna och även berör partier som innefattas i fyrpartiregningen.

Jag har 25 års erfarenhet som handelskammarchef uppe i Västernorrland och Jämtland. I den befattningen har jag lagt ned kolossalt mycket tid under årens lopp på olika typer av kommunikationer. Vägar har varit en röd tråd som löpt genom mitt handelskamararbete. Jag måste faktiskt säga att jag

inte någon gång sedan 1963 har upplevt att man har hanterat ett vägprojekt på det här sättet.

Nu är den gamla bron trasig, och vi ser hur trafiken går runt omkring. Just dessa saker tycker jag borde vara anledning till att man inte plockar in den nya bron i någon allmän prioritering, utan klart konstaterar att man nu måste anslå dessa pengar.

Jag förstår kommunikationsministern när han säger att Sverige är i en svår ekonomisk situation. Det beror på gamla försyndelser under ett tidigt 1980-tal, och det är svårt att få loss pengar. Men samtidigt vet jag att man i dag på årsbasis anslår ungefär 100 miljarder till arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Då finns det pengar.

Vi har en byggarbetslöshet i Västernorrland på 25 %. Den kanske kommer upp i 30 eller 35 %. Varför skulle man inte kunna ta en del av de anslag som är avsedda för Västernorrlands län och föra över pengarna på en vägbyggnad så att vi får i gång projektet? Sedan kan vi få pengar efter hand så att bron förhoppningsvis står färdig senast 1996.

Anf. 13 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag tycker det är klokt om vi börjar med frågan: Fanns det pengar eller inte?

Då skall man veta hur detta anslag är konstruerat. Jag tror att Georg Andersson och jag förstår varandra på den här punkten. Vedabron fanns med i planeringsramen om 20 miljarder, men den fanns aldrig med bland de tio som var finansierade, utan där var det 170 miljoner. Jag tror att Georg Andersson och jag är eniga på den punkten.

Det som har hänt är att vi nu har fyllt ut hela denna planeringsram. Nu skall dessa pengar fram, det är självklart. Jag ser inte att finansieringsfrågan hittills på något sätt har försenat projektet. Möjligen har frågan om hur det skall hanteras i förhållande till naturresurslagen försenat det. Men jag har för mig att detta är en fråga som prioriterats högt inom alla partier. På den punkten har funnits en diskussion, men nu har man kommit till ett beslut, vilket skedde förra torsdagen.

Jag har fått frågan: Kan man omprioritera pengar? Jag kan berätta för de ärade ledamöterna att jag har ställt samma fråga till Vägverket. Svaret är att enligt Vägverket så går det inte att omdisponera bland de pengar som Vägverket har till sitt förfogande.

Men detta skall icke behövas. Min ambition är fortfarande densamma – jag har inte ändrat mina uttalanden på den här punkten. Upp till nu kan ni säga att jag inte har kommit med något bevis för att det verkligen kommer fram pengar. Men min ambition är att vi skall kunna fatta ett beslut innan finansieringsbeslutet blir det som hindrar en byggstart.

Herr talman! Flera talare har varit inne på satsningarna i Västernorrland. Hans Stenberg sade att ingenting görs i Västernorrland. Då kan jag bara säga att av de 2,2 miljarder som anslogs i kompletteringspropositionen gick 108 miljoner kronor till mindre projekt, särskilt sysselsättningsskapande projekt i Västernorrland. Dessutom har man tidigare gjort satsningar, utöver ordinarie anslag, till Västernorrlands län på 340 miljoner kronor för investeringar i vägar. Hälften av dem, 170 miljoner, har varit satsningar på just denna bro

Prot. 1992/93:17
5 november 1992

*Svar på
interpellationer*

över Ångermanälven. 55 miljoner har gått till investeringar i E 4 mellan Nyland och Ullånger, 15 miljoner kronor till ett projekt på riksväg 90 mellan Näsåker och Holafors, och ca 100 miljoner kronor till fyra projekt som gällt länsvägar.

Arbetslösheten är mycket riktigt mycket hög. Jag har framför mig en statistik som gäller medlemmar i Statsanställdas förbund, alltså de som sysslar med anläggningsarbete. De är anställda dels av Vägverket, dels i privata anläggningsföretag. Detta är en intressant statistik. Antalet arbetslösa där var 45 % i genomsnitt i landet i februari 1992. I Y-län var det 46 %.

Arbetslösheten brukar traditionellt gå ned under sommaren, men den låg kvar på 47 % i Y-län, medan genomsnittet gick ned till 23 %.

Det intressanta är att i augusti 1992 var arbetslösheten bland samma medlemmar nere i 15 %, vilket också var genomsnittet i landet.

Vi vet inte exakt hur den siffran kommer att öka, som den traditionellt gör när vi går mot vintern. Men alldeles uppenbart har dessa investeringar i infrastrukturen påverkat arbetslösheten också i Västernorrlands län.

När kommer pengar? frågar Hans Stenberg. Mitt besked, som jag gav i mitt ursprungliga svar, står fast: senast i budgetpropositionen. Ambitionen är att innan dess komma med ett beslut i den här frågan,

Anf. 14 ELVY SÖDERSTRÖM (s):

Herr talman! Varför så många ord om beskedet att vi skall få pengar till Vedabron i samband med budgetpropositionen?

Sedan vill jag kort kommentera det som kommunikationsministern sade om vilka som skulle kunna bygga Vedabron. Det finns 800 arbetslösa i Västernorrland som skulle kunna göra det. Det är inte Statsanställdas medlemmar utan det är Byggnadsarbetarförbundets medlemmar och många andra som kan vara med och bygga Vedabron.

Kan vi alltså tolka beskedet så, att i samband med budgetpropositionen strax efter årskiftet finns det pengar till Vedabron?

Anf. 15 GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Det var ju ett väldigt intressant besked som nu kom allra sist. Det framgick inte av det skriftliga svaret. Men nu heter det att senast i budgetpropositionen skall det komma beslut om pengar till Vedabron.

I det skriftliga svaret står: "En redovisning av arbetet med finansieringen av infrastrukturen kommer att lämnas i budgetpropositionen och i regeringens planerade proposition till riksdagen i vår om inriktningen av investeringsplaneringen i trafikinfrastrukturen." Det tycker jag är väldigt luddigt och oklart. Men får vi beslut i budgetpropositionen i januari 1993 om pengar till Vedabron, då tycker jag det har varit en stor framgång med denna debatt.

Det är synd att inte det beskedet lämnades på en gång. Det är då ett besked till dem som nu planerar att köra vidare med projektet så att det inte hänger upp sig på andra hinder.

Finansieringsfrågan har inte försenat projektet, säger Mats Odell. Det är svårt att avgöra vad som är orsak och verkan. Förseningar har det blivit, och oklarheter har det blivit. Regeringen har dröjt med frågan om miljöprovningen.

Vi vet inte riktigt vad det nya beskedet om miljöprovningen betyder. Men låt oss inte bråka om det. Låt det gå snabbt, så att vi får i gång jobbet med tanke på sysselsättningen, och för att vi så snabbt som möjligt skall kunna ta en riktig bro över Ångermanälven i anspråk. När man kan köra med fulla lass kan man förkorta körsträckan från hela övre Norrland söderut med mer än 8 km.

När det gäller att flytta pengar mellan olika projekt vill jag upprepa mitt önskemål om en tydlig redovisning i de här frågorna. Ingen i den här kammaren begriper hur infrastrukturanslaget har hanterats. Det vet jag. Vi har diskuterat i arbetsmarknadsutskottet och i trafikutskottet, och det är oklarheter överallt. Jag menar att kommunikationsministern själv genom yviga utspel är skyldig till att så många oklarheter har uppstått. Kom ned på jorden och diskutera sakfrågorna! Men tack för pengarna.

Anf. 16 SIGGE GODIN (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för det enormt positiva svaret. Ändå vill jag kommentera några saker. Jag gör den tolkningen att kommunikationsministern inser allvaret i situationen i Sandö och att åtgärd snarast möjligt måste vidtagas.

Ni får ursäktas att jag uttrycker mig på det här sättet, när jag nu återkommer till omprioriteringar. Om det är så att kommunikationsministern inte har pengar i budgeten i januari, startar det inga nya projekt under 1993 vars pengar kan omfördelas till det här ändamålet, förutsatt att man anser att en bro över Ångermanälven har högsta prioritet?

Självfallet säger Vägverket att det inte går, därför att det vill ju ha så mycket pengar som det går att få, för att sätta i gång så många projekt som möjligt. Vägverket skulle fungera dåligt om man inte tyckte på det sättet där. På departementet bör man ändå kunna bedöma utifrån de redovisningar som görs på Vägverket om förutsättningarna finns eller ej. Med tanke på att ekonomin är sådan som den är i det här landet, vill jag ha ett besked om huruvida det går att finna andra pengar om det skulle "krisa till sig". Och skulle ambitionen då vara lika hög som den ambition som kommunikationsministern ger uttryck för när det gäller projektet i övrigt?

Avslutningsvis vill jag tala om att vi tänker hänga upp det här svaret på en krok i våra rum. Vi kommer att ägna oss åt att studera det fram till jul. Det första jag kommer att göra efter nyår, när budgeten har kommit, är att slå upp Kommunikationsdepartementets förslag för att konstatera – hoppas jag – att detta är fastslaget. Planerna med Ekesund är klara; där kvarstår inga problem. Vi startar under 1993. Jag förutsätter att inte heller riksdagen ställer hinder i vägen för projektets igångsättande.

Anf. 17 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag tror att vi alla i denna kammare inser det alldeles uppenbara allvaret. Som Elvy Söderström m.fl. sagt, har jag varit på plats och sett vilka problem som finns däruppe. Jag har diskuterat med näringslivet, med åkerinäringen, de stora extrakostnader som det innebär att tvingas köra runt. Därför säger jag att bron över Ångermanälven har mycket hög prioritet bland de prioriteringar departementet har att göra.

Georg Andersson gör sig till tolk för hela kammaren och säger att ingen i denna kammare begriper vad som har hänt med infrastrukturanslaget – i och för sig litet djärvt kanske. Jag vet inte om han har talat med sina kamrater i finansutskottet. På uppdrag av Georg Anderssons partikamrat Allan Larsson gav min statssekreterare Per Egon Johansson i början av denna vecka en redovisning av det här i finansutskottet. Vi förser gärna Georg Andersson med det material som då redovisades.

Sigge Godin frågade mig om hurvida andra projekt kan tas bort, om man på Vägverket säger att bron över Ångermanälven inte kan byggas med de resurser som finns till förfogande. Det är klart att det går. Jag har ingen aktuell statistik över de projekt som skall startas. Det jag minns av större projekt som skall starta är en utbyggnad av E 4:an utefter kusten i Norrbottens län. Om jag emellertid här skulle säga att pengarna för det projektet skall tas i anspråk, har jag en motsvarande debatt med ledamöter från Norrbotten nästa gång. Sigge Godin och jag kan säkert förena oss i ambitionen att pengar för detta projekt måste fram.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 1992/93:15 om järnvägsförbindelserna på Nordkalotten

Anf. 18 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Sten-Ove Sundström har ställt tre frågor till mig angående järnvägsförbindelserna på Nordkalotten, dels vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att modernisera omlastningsstationen i Haparanda, dels om jag är beredd att verka för att byggandet av en omaxlingsstation i Haparanda kommer till stånd, dels vilka åtgärder jag planerar för att förbättra järnvägs-trafiken på Nordkalotten mot Finland.

I det trafikpolitiska beslutet från 1988 fick SJ ansvaret för bl.a. terminalanläggningar. SJ gavs också frihet att självt forma sin struktur och trafik utifrån de trafikpolitiska mål som riksdagen satte upp. Därmed är det SJ som har ansvaret för omlastningsterminalen i Haparanda, och eventuella åtgärder för att modernisera terminalen ligger på SJ. Jag har inte för avsikt att verka för att denna inriktning ändras.

Mitt sätt att se på en omaxlingsstation är att den är av betydelse för trafikrörelsen. En sådan station innebär att SJ slipper ett omlastningsförfarande, och därmed förenklas gränsövergången. Eftersom SJ har givits frihet att investera i stationer och dylika anläggningar, blir då frågan om en omaxlingsstation en fråga för SJ.

Till sist frågan om förbättringen av järnvägstrafiken på Nordkalotten till Finland. Den järnväg som förbinder Sverige med Finland är Haparandabanan från Boden till Haparanda. Banan ingår i länsjärnvägsnätet. Sedan persontrafiken lades ned den 16 augusti 1992 har banan betydelse endast för godstrafiken. Länsstyrelsen i Luleå har begärt att banan skall föras över till stomnätet eftersom den har betydelse för hela landet med godstransporter från norr till söder. I sammanhanget kan jag nämna att det finns ytterligare

länsjärnvägar där det har begärts att dessa skall överföras från länsnätet till stomnätet. En av dessa är en bana i andra änden av Sverige, mellan Malmö och Ystad. Frågan bereds inom Banverket innan regeringen kan ta ställning till den. Jag kan inte i dag säga när Banverket avser att lämna sitt yttrande.

Eventuella investeringar i järnvägen mellan Boden och Haparanda sker således via länsstyrelsens LTA-anslag. I den gällande tioårsplanen har länsstyrelsen inte avsatt några medel till investeringar i banan.

Anf. 19 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret på min interpellation. Det uppstod litet förvirring i början när statsrådet bladdrade bland sina papper. Jag hade förhoppningen att statsrådet skulle hitta ett bättre svar än det jag nu har fått ta del av, men det är inte för sent ännu. Statsrådet har chans att komma åter för att förtydliga svaret – förhoppningsvis i en mer positiv riktning.

Bakgrunden till interpellationen och till de diskussioner som vi har haft under de senaste åren om gränsöverfarten vid Haparanda – det är ju den det egentligen handlar om, mer än om järnvägen dit, även om även den är viktig – är den expansion som nu sker på Nordkalotten, på Murmanskområdet, framför allt med tanke på alla hopkopplingar av järnvägsnät mellan Ryssland och Finland.

Ryssarna har nyligen börjat bygga ut järnvägen mot finska gränsen. Det saknas ungefär sex mil innan man har åstadkommit ihopkopplingen men det finska järnvägsnätet. Därutöver finns ett antal planer på att göra ihopkopplingen ännu mer effektiv. Syftet är naturligtvis att få effektivare kommunikationer till Skandinavien. På rysk sida är vägarna helt enkelt i mycket dåligt skick. Det är i första hand järnvägarna man förlitar sig på. I Haparanda behövs en teknik för att koppla ihop järnvägarna, eftersom det är olika spårbredd i Finland, Ryssland, Sverige och Europa i övrigt.

Frågan är om vi skall få ta del av dessa kommunikationer, om vi skall få ta del av den utökade handel som blir följden av att ryssarna kopplar ihop näten. Vi skall veta att Murmanskområdet utgör en stor marknad. I bara Murmansk bor över en miljon människor, och där finns rika förekomster av mineral, skog och mycket annat som det svenska näringslivet är intresserat av.

Det förekommer redan kontakter. Men dessa kontakter blir värdelösa på sikt, om man inte kan garantera transporterna.

Sedan till knuten: Egentligen är det fråga om en förstärkning och en förbättring av infrastrukturen. Förhoppningsvis kommer det att satsas ett antal miljarder över hela landet. Men det gäller inte den norra delen av landet. I förhållande till den stora miljardruddning som sker på infrastrukturiområdet i övrigt är det fråga om fickpengar, dock inte fickpengar i den storleksordningen att berörd kommun kan ta del av dem eller att länsstyrelsen kan få de ynkliga LTA-anslagen. Det räcker inte. Här måste samhället gå in. Om samhället/staten tror att det är bra för landets utveckling och framför allt landets norra delar, måste staten vara beredd, herr statsråd, att gå in och indikera att man vill vara med. Det finns säkert ett intresse från transportköparnas och från SJ:s sida. Men jag tror inte att man kan förverkliga sådana här planer om inte regeringen trycker på, om nu intresset finns.

Om jag tyder Odells svar rätt så saknas intresse på samtliga punkter. Har vi egentligen intresse av att öka handeln? Om det inte skall ske med hjälp av järnvägsförbindelser i det här området, hur skall det annars ske, herr kommunikationsminister? Det finns anledning att klara ut dessa frågor. För om det är fart på något område på andra sidan finska gränsen är det faktiskt på järnvägsområdet. Antingen hänger vi med, eller också står vi vid sidan av och tittar på när andra tar hand om handeln med öst i det här området.

Ibland har debatten här i landet koncentrerats till att handla om kommunikationer till EG-området. Nu är det dags att vrida på huvudet, Mats Odell. Det finns en marknad också i norr, och vi behöver få kontakt med den innan vi ställs utanför.

Därför måste jag be kommunikationsministern att förtydliga sina svar på mina frågor. Har vi ett intresse här, eller hur skall det hela ske om inte via dessa kontakter?

Anf. 20 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Först vill jag helt instämma i vad Sten-Ove Sundström sade om att Nordkalotten är ett mycket intressant område. Vi tror att utvecklingen där kan bli mycket dynamisk. Detta är vi helt eniga om. Jag tror att insikten om detta också finns hos Statens järnvägar, som nu bär ansvaret. 1988 års trafikpolitiska beslut gav SJ oerhörda möjligheter att agera affärs-
mässigt som affärsverk.

Men friheten måste också förvaltas under ansvar. Statens järnvägar kan väl inte undgå att snegla i den trafikstatistik som finns. År 1988 gick 10 699 vagnar på den här banan, motsvarande 219 000 ton. 1989 hade det gått ner till 9 600 vagnar och 203 000 ton. År 1990 hade det gått ner ytterligare till 8 513 vagnar och 189 000 ton. Förra året var det nere på 7 571 vagnar på 172 000 ton. Det är detta underlag som har gjort att man inom SJ hittills inte har kunnat ena sig. Jag tror att man på Statens järnvägar har detta med i sina kalkyler inför framtiden. Vi hoppas att den här framtiden skall komma så fort som möjligt.

Är det någonting som vi har lärt oss under de senaste åren, är det att icke bygga på spekulationer. Man måste göra investeringar när de är lönsamma. Det finns en mängd investeringar som kan göras med tanke på den miljard som regeringen nu föreslår att riksdagen skall anslå för tidigareläggning av investeringar i affärsverken. SJ är ett affärsverk. SJ är oförhindrat att föra upp detta projekt och begära medel för tidigareläggning, om man vill. Poängen är att det är Statens järnvägar som måste fatta beslutet. Det kan inte regeringen göra, det är SJ som har det ansvaret.

När trafiken ökar, det är jag övertygad om, kommer den förbättrade infrastruktur som Sten-Ove Sundström efterlyser att finnas. Då kan man resonera om när investeringarna bör genomföras. Man skall jämföra räntekostnader med andra kostnader. I sammanhanget skall vi inte glömma bort att den här investeringen framför allt motiveras av att den innebär en rationalisering. Vari ligger rationaliseringen? Jo, ett mindre antal anställda kommer att behövas. Jag minns inte siffrorna exakt, men det är ett antal människor som inte kan fortsätta med sitt nuvarande arbete när automatiseringen har genomförts. Det skall också vägas in i sammanhanget.

Anf. 21 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tror att vi är väldigt illa ute om vi bygger antaganden på statistiken över den trafik som har förekommit under de senaste åren. Här öppnas helt nya förbindelser, en helt ny marknad – förbindelser som inte har funnits på många år så länge den s.k. järnridån fanns.

Naturligtvis skall SJ ta sitt ansvar här, man skall aldrig frånsäga SJ ansvaret i sammanhanget. Samtidigt är det fråga om ganska tunga infrastrukturinvesteringar som inte SJ ensamt kan bära. Järnvägsinvesteringar gör vi överallt i landet. Varför skulle den här investeringen skilja sig från de tunga investeringar som samhället gör i övriga delar av landet?

Jag tror att statsrådet blandar ihop anläggningar och teknik. Det är i första hand fråga om en omlastningsstation och i andra hand en omaxlingsstation. Den senare anläggningen finns över huvud taget inte i Haparanda. Det är viktigt att båda alternativen finns dels därför att godset ibland går över gräns på lastbilar, dels därför att omaxlingsstation är någonting som byggs och finns i Finland och nere på kontinenten. Den moderna teknik som kommer på det här området är det viktigt att ta till sig och nyttja för att få det hela rationellt. Skall vi få det rationellt gäller det att se till att de stora investeringarna förverkligas. Men det klarar inte SJ på det här området. Vi kräver inte att SJ skall göra det enligt 1988 års beslut i andra delar av landet heller.

Vi är beredda att pumpa in miljarder i järnvägsnätet, och då måste vi också vara villiga att göra det i de norra delarna av landet inför de stora handelsmöjligheter som sannolikt kommer att öppna sig när man kopplat ihop järnvägarna mellan Finland och Ryssland.

Det är viktigt, statsrådet Odell, att vi ser till att investeringen förverkligas och att vi inte fastnar i en ständig evighetsdiskussion om vem som bär ansvaret. Det är faktiskt vi politiker som bär huvudansvaret, inte minst kommunikationsminister Odell. Det är dags nu att vi lyfter fram den här frågan. I förhållande till investeringar i Öresundsbro o.d. är det fråga om fickpengar, dock tillräckligt stora för att man inte klarar av det på lokal nivå. Låt oss se till att vi politiker skapar förutsättningar för ett effektivt handelsutbyte även i norr. Låt oss vända blickarna mot norr, inte bara mot EG i söder. Jag är helt övertygad om att det lönar sig för AB Sverige med dessa handelsförbindelser.

Anf. 22 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Sten-Ove Sundström och jag är egentligen helt eniga om att det är en framtidssatsning och att det är SJ som beslutar. Vad kan då regeringen göra? Jo, man kan ge SJ och andra affärsverk extra medel för att tidigarelägga investeringar. Det föreslår vi nu riksdagen i den krisproposition där Sten-Ove Sundströms parti har varit med om att förhandla fram en lösning.

Jag tror att dessa faktorer sammantaget gör att det finns mycket goda förutsättningar för SJ, om det här projektet fyller de kriterier som Sten-Ove Sundström här anger, att också genomföra det.

Anf. 23 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag är överens med kommunikationsministern om vikten av att det här projektet kommer i gång. Låt mig avslutningsvis uppmana statsrå-

det att trycka på i den här frågan, för man har väntat på det här projektet alldeles för länge. Nu skall pengarna till. Den föregående interpellationsdebatten handlade också om ett viktigt Norrlandsprojekt. Se till att dessa två Norrlandsprojekt kommer till stånd, så att vi slipper antydningar om att politikerna bara satsar i söder. Låt oss se till att vi får till stånd denna viktiga investering i Haparanda. Därmed får vi också tillgång till en allt viktigare marknad i öst.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1992/93:18 om svensk järnvägsindustri

Anf. 24 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Roland Sundgren har frågat näringsministern vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta för att vi skall kunna behålla en svensk järnvägsindustri. Då frågan är kopplad till om regeringen avser ge SJ ett besked som underlättar deras beslut att utnyttja optionen på ytterligare 20 tågset av snabbtåget X 2000, är det en fråga som i första hand berör mitt departement. Frågan har därför överlämnats till mig.

Roland Sundgren ställde en motsvarande fråga den 14 oktober. Jag hänvisar därför till mitt svar på den frågan, som jag lämnade här i kammaren den 20 oktober. Jag är medveten om de problem SJ står inför när det skall fatta beslut om ytterligare snabbtåg. Min grundinställning är dock att SJ och ABB har ekonomiska förutsättningar att själva lösa frågan om snabbtågen. Enligt vad jag erfarit pågår en diskussion i denna fråga mellan SJ och ABB.

Anf. 25 ROLAND SUNDGREN (s):

Herr talman! Jag får tacka kommunikationsministern för svaret, som är detsamma som han lämnade för några veckor sedan. Jag hade ställt min fråga till näringsministern, eftersom jag önskade en diskussion om huruvida man från regeringens sida över huvud taget är intresserad av att ha kvar en järnvägsindustri i Sverige. Jag undrade också vilka åtgärder regeringen i så fall är beredd att vidta för att järnvägsindustrin skall kunna behållas. Som exempel på åtgärder som är viktiga tog jag upp just optionen angående de ytterligare 20 tågsätten och snabbtåget X 2000, vilket i nuläget kanske är det mest avgörande för om vi skall ha kvar järnvägsindustrin i framtiden.

Just nu är det en produktionssvacka. Men man förväntar stora beställningar, bl.a. på det snabba och lätta regiontåget Rex 95, som blir klart för produktion 1995-1996. Det finns också stora möjligheter till exportorder, eftersom X 2000 nu provas i Amerika. Man kan vidare räkna med stora tunnelbanevagnsbeställningar om tre fyra år från Stockholms lokaltrafik.

När det gäller X 2000 får vi nu tyvärr upprepa litet av den debatt som vi redan har haft. Jag tycker att det vore intressant att utvidga den här frågan till en större industripolitisk fråga, om inte annat så för att få belyst om regeringen har någon annan näringspolitik än att bara sälja ut statliga företag.

För några veckor sedan läste jag i tidningen Ny teknik en intressant intervju med USA:s ledande forskningspolitiker Erich Bloch, som just besökt

Sverige. När han fick reda på den svenske näringsministerns inställning att marknadskrafterna skall lösa allt utan statlig inblandning, sade han: Om marknaden skall sköta allt, behövs den inga ministrar. Om er näringsminister är av den åsikten, så gör er av med honom.

Kommunikationsministern har ju samma grundinställning som näringsministern, nämligen att detta är en sak för marknaden att klara. Åtminstone utgår svaret ifrån att detta är en fråga som SJ och ABB får lösa. Jag kan i och för sig hålla med om att det ligger en del i detta, men det förutsätter att förhållandena är normala. Det råder nu emellertid inte normala förhållanden, och därför fordras det politiska beslut.

Det finns ju många anledningar till SJ:s osäkerhet, och dem känner kommunikationsministern säkert väl till, t.ex. detta med privatiseringar och ökad konkurrens på järnväg samt alla slags avregleringar som diskuteras och som gör det nästan omöjligt för SJ att planera inför framtiden. Avregleringen av busstrafik kan ställa till stora problem för SJ i fråga om medellånga sträckor. Avregleringen av flyget kan i varje fall i ett initialläge skapa problem på en sådan succéträcka för X 2000 som Stockholm–Göteborg. Dessutom finns det en långsamhet i upprustningen av en sådan snabbtågsbana som Stockholm–Malmö, där det är meningen att bl.a. X 2000 skall gå. Vidare gör de ekonomiska problemen med höga räntor att SJ i dagsläget är osäkert på om man just nu kan använda sig av optionsrätten. Färdiga tåg går ju inte att använda till så mycket annat än körning på räls.

Kommunikationsministern har tidigare i ett svar pekat på möjligheten att det i krispropositionen finns ett anslag på 1 miljard för tidigareläggning av sysselsättningsprojekt hos de affärsdrivande verken. Det behöver ju inte röra sig om så stora belopp, eftersom det är fråga om att täcka de extra räntekostnader som SJ får, om man tidigarelägger beställningar. Det handlar inte om så stora belopp, om man jämför med den kapitalförstöring som blir aktuell om svensk järnvägsindustri slås ut och 3 000 industrijobb därmed försvinner.

Eftersom detta är en stor industri- och sysselsättningspolitisk fråga, vill jag fråga kommunikationsministern: Har det skett något samråd mellan kommunikationsministern, näringsministern och arbetsmarknadsministern i denna fråga? Det vore intressant att få veta om man är beredd att ta ett samlat grepp för att se till att vi får behålla vår framgångsrika järnvägsindustri.

Anf. 26 LENA ÖHRSVIK (s):

Herr talman! Också jag hade väntat mig ett annat svar på den här frågan och då av näringsministern för att höra om det finns något intresse för att behålla svensk järnvägsindustri. Den har väldigt stor betydelse för Kalmar och Kalmar län. Detta ointresse kan få omedelbara effekter för den regionen. Med tanke på detta tänkte jag informera om hur läget är. Det skadar kanske inte för kommunikationsministern att få litet kunskaper om hur det ser ut i olika delar av landet och om vad som kan hända om man inte tillräckligt tar tag i en sådan bransch som just vår järnvägsindustri. I Kalmar skulle 450 personer plus berörda underleverantörer direkt ställas utan arbete

Eftersom tidigareläggningspengarna särskilt skall fördelas efter de regio-

nalpolitiska behoven, tyckte jag att det kunde vara lämpligt att ge denna redovisning.

Sydöstra Sverige är enligt riksdagens tidigare uttalande ett prioriterat område. I mitt hemlän kommer man – om detta nu blir verklighet – att tappa 33 % av tillverkningsindustrin, vilket är särskilt allvarligt, eftersom man är så beroende av basnäringarna. Tillverkningsindustrin och skogsindustrin omfattar 39 % av antalet yrkesverksamma i länet jämfört med rikssiffran 26 %. Industriinvesteringarna är mycket låga. Det satsas mycket litet på forskning och utveckling. Dessutom är utbildningsnivån tyvärr mycket låg. Som exempel kan nämnas att civilingenjörstätteten när det gäller tillverkningsindustrin bara är 25 % av riksgenomsnittet. Därför är det särskilt viktigt att en så här högteknologisk bransch får finnas kvar i Sverige och i Kalmar.

Beträffande nyetableringar ligger Kalmar län tillsammans med Blekinge och Gotland lägst i landet. Blekinge och Gotland finns ju också i sydöstra Sverige. Inkomsterna ligger en bra bit under riksgenomsnittet, på vissa håll 70 % av riksgenomsnittet.

Om de varsel inom ABB och Volvo – som också har en stor fabrik i Kalmar – som nu är på gång verkställs, blir den totala arbetslösheten mellan 15 och 20 %. Det är då inte fråga om en särskild bransch, utan det är den totala siffran.

Det har nyligen varit stora omställningar inom jordbruket. Ett sockerbruk och ett slakteri har lagts ned. Också Dagab har avvecklat sin verksamhet.

Kalmar får inte heller särskilt mycket av vägpengarna, eftersom de skall satsas på skogslänen, som det står i proposition nr 50. I pressmeddelandet definierar man skogslänen så, att det är länen i norra Sverige. Nu råkar det vara så, att Kalmar län också är ett skogslän i lika stor utsträckning som Dalarna, men det tar man sällan någon hänsyn till.

Jag är mycket intresserad av att få veta om det finns något intresse hos regeringen för att bevara en kvalificerad svensk järnvägsindustri. Det behövs i dag en sådan intresseförklaring, eftersom det råder en väldigt stor osäkerhet. Som Roland Sundgren sade gör ju inte talet om privatisering o.d. investeringsbesluten enklare. Det handlar ju om långsiktiga beslut.

Det är inte bara SJ som har intresse för den här frågan. Också vårt länstrafikbolag skulle vilja tidigarelägga beställningen av regionaltåg. Men man har fått beskedet att denna industri kommer att avvecklas, eftersom staten inte ställer upp tillräckligt och ger besked om att det finns ett intresse av att behålla den – vilket i sin tur får stora effekter på den regionala trafik med nya moderna tåg, som man skulle kunna ha och som man skulle vilja utveckla. Finns det något intresse för att bibehålla och utveckla svensk järnvägsindustri? Är kommunikationsministern beredd att ta initiativ till t.ex. ett särskilt branschprogram, där olika åtgärder skulle kunna samspela?

Anf. 27 BIRGIT HENRIKSSON (m):

Herr talman! Kommunikationsminister Odell sade nyligen att vi i Sverige i dag lånar 330 mkr per dygn. Jag är helt medveten om den allvarliga ekonomiska situationen. Fabriksnedläggelser eller indragningar till följd av att projekt förskjuts i tid kostar också mycket pengar. Men de tas från ett annat

konto. I det fallet måste man också kanske låna, men inte för framtida investeringar utan för konsumtion, arbetslöshetsersättningar eller för att på konstlad väg inrätta arbeten.

Det är tragiskt med en bra fabrikation som bara väntar på order. I Tyskland är man imponerad av tågen, men problemet är att om tyska staten gör en beställning, kommer tillverkningen naturligtvis att ske där. Det är USA-ordern som man här i Sverige väntar på. Under tiden händer det ingenting, om inte SJ nu gör sina inköp och utnyttjar sina optioner.

Det är ganska bråttom. Många människor lever i dag i stor ovisshet. De är oroliga för sina arbeten.

Jag var i veckan i Kalmar och fick höra vilka stora bekymmer man har där. Men man har också bekymmer i Bergslagen. I Köping där man har Volvofabrikation sprider sig oron. Jag läste i tidningen i dag att Kanthal nu varslar om uppsägningar och att fyradagarsvecka har införts. Överallt skakar det. Det här är ändå en industri med framtid. Därför undrar jag om man inte skulle kunna tänka sig att ge SJ räntefria lån, att på något sätt stötta så att beställningarna kommer i gång. Då kan man få en beställning under tiden svackan pågår.

Varje arbetsplats som kan räddas naturligtvis med *rimliga* insatser – jag är medveten om kostnadsläget – betyder arbete och närande, god industri som vi alla har nytta av. Det finns ett gammalt ordspråk som är mycket bra och som illustrerar situationen i Västmanland i dag. Det lyder: Medan gräset gror dör kon. Man räknar med att få order, men först om några år, och då kan de inte längre effektueras, eftersom det kanske inte finns någon industri kvar. Jag skulle gärna vilja veta vilka möjligheter regeringen har att underlätta i detta bekymmersamma läge.

Anf. 28 CARL OLOV PERSSON (kds):

Herr talman! Det måste klargöras att regeringen inte köper några tåg, utan det gör SJ som självständigt affärsdrivande verk.

Nu pågår förhandlingar mellan SJ och ABB om en eventuell affär. Det hoppas jag, eftersom det är angeläget att vi så småningom får fram tåg till alla järnvägar som byggs. Då kanske det är litet fel att regeringen klampar in i en förhandling. Det kan ju betyda att man kanske t.o.m. får betala litet för mycket för tågen. Om nu inte SJ klarar det här så borde det var en angelägenhet för SJ att be regeringen om hjälp. Jag frågar mig om det har förekommit någon sådan förfrågan och om det finns några möjligheter till räntefria lån i detta läge. När vi nu satsar så mycket på att bygga ut järnvägsnätet vore det bra tokigt om vi skulle tvingas att köpa tågen utomlands.

Anf. 29 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Roland Sundgren, Lena Öhrsvik och Birgit Henriksson har frågat mig om regeringen är intresserad av att bevara och utveckla svensk järnvägsindustri. Svaret på den frågan är ett obetingat ja. Fordonsteknik över huvud taget är ju en av de branscher där Sverige ligger i den absoluta frontlinjen när det gäller internationellt industriellt kunnande och renommé.

Herr talman! ABB är ju ett världsföretag. Liksom andra framtidsbran-

Prot. 1992/93:17
5 november 1992

*Svar på
interpellationer*

scher måste ju denna bransch stöttas och ges goda chanser att utvecklas och överleva.

Regeringens politik på detta område är optimal. Vi bygger nu ut infrastrukturen och satsar mycket på järnväg. Därmed får man en bra hemmamarknad. SJ har ett starkt engagemang i marknadsföringen av de nya svenska snabbtågen.

Som jag tidigare nämnde i ett interpellationssvar har vi en politik som bl.a. går ut på att se till att, utöver de mycket stora befogenheter som SJ har fått, investeringarna finansieras och att även göra det möjligt att tidigarelägga investeringar, vilket finns med i 1988 års beslut. SJ har alltså möjlighet att låna pengar på mycket förmånliga villkor via Riksgäldskontoret. Men utöver detta har nu anslagits 1 miljard kronor som framför allt skall täcka räntor för tidigareläggningar. Svaret på den fråga som här ställdes är att det finns pengar till räntekostnader för tidigareläggningar.

Jag tror på goda grunder att ytterligare preciseringar och krav i denna fråga kan innebära att man försämrar möjligheterna när det gäller en sådan förhandling. Vi skall nu vara glada över att dessa möjligheter finns, att parterna nu förhandlar och att det också är klart att det är parterna som har ansvaret. Staten har gett de förutsättningar som behövs.

Lena Öhrsvik frågade mig om jag var intresserad av att inrätta ett särskilt branschprogram. Särskilda branschstöd och andra branschfrågor sorterar emellertid under näringsministern. Den ställda frågan bör därför besvaras av honom.

Carl Olov Persson frågade om Statens järnvägar har fört diskussioner med Kommunikationsdepartementet och om man nu diskuterar med ABB. Besked om ramarna har getts. Med de möjligheter som finns och den miljard som står till förfogande har SJ de förutsättningar som behövs. SJ och ABB har förutsättningar att lösa denna fråga.

Anf. 30 ROLAND SUNDGREN (s):

Herr talman! Det är viktigt att få konstaterat att vi är överens om att vi skall göra vad vi kan för att behålla en järnvägsindustri i Sverige. Vi har ju en framgångsrik sådan. Det har satsats en miljard på utveckling av tåget X 2000. Det är ett mycket intressant tåg, också med tanke på den snabbtågstrafik som kommer att växa fram mellan Europas länder. Därför är det viktigt att vi nu gemensamt ser till att man överlever produktionssvackan. Det är ju den som vi är oroliga för.

Jag noterar med tillfredsställelse kommunikationsministerns besked att den miljard nu finns som kan skapa förutsättningar för att tidigarelägga beställningar av snabbtåget X 2000. Det blir väl den mest aktuella tågtypen, eftersom regionaltåget har en konstruktionstid på något år innan det kan bli aktuellt för produktion. Därmed underlättar detta för SJ att fatta beslut och tryggheten ökar när det gäller att klara kostnaderna i den situation som vi nu befinner oss med höga räntor etc. Med dessa signaler kan den här optionen utnyttjas. Det tror jag är viktigt.

Jag tror att framtiden ser ljus ut för denna industri, vilket jag tidigare nämnt. Men om vi inte klarar detta kommer naturligtvis produktionen i Kalmar att successivt skäras ned och sedan upphöra. Inte heller Örnsköldsvik

kommer att klara sig längre. Det kommer att bli kraftiga neddragningar i Helsingborg, Västerås och Surahammar, vilket drabbar en mängd underleverantörer. Tågindustrin är ju verkligen sysselsättningsskapande för så stora delar av landet. Jag hoppas att denna fråga kommer att lösas med den miljard som finns, och att SJ därigenom kan stimuleras att fatta ett positivt beslut.

Prot. 1992/93:17
5 november 1992

*Svar på
interpellationer*

Anf. 31 LENA ÖHRSVIK (s):

Herr talman! Jag har full förståelse för att kommunikationsministern under pågående förhandlingar inte kan gå in i alltför detaljerade diskussioner. Det var heller inte avsikten, utan frågan var ställd till näringsministern just för att vi skulle få möjlighet att diskutera den näringspolitiska dimensionen. Men vi fick ju inte svar av näringsministern.

Tanken var att inte pressa kommunikationsministern på några ytterligare detaljer. Nu vill jag bara skicka med synpunkten att jag förutsätter, som riksdagen tidigare också uttalat sig för, att man vid fördelningen av miljarden särskilt beaktar regionalpolitiskt prioriterade områden. Där ingår sydöstra Sverige. Jag beskrev något de problem som finns både med ABB och med Volvo. Problemen är oöverstigliga, och de skapar en mycket stor osäkerhet och otrygghet i vår region. Men jag hoppas att regeringens ändå positiva intresse för svensk järnvägsindustri något kan lindra den oro och otrygghet som man känner.

Anf. 32 BIRGIT HENRIKSSON (m):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet för beskedet att det faktiskt finns pengar att stötta tågindustrin med.

När metallklubben vid ABB uppvaktade oss riksdagsledamöter i länet menade de att om man fick litet hjälp, skulle problemen kanske lösas, men annars inte. Jag är också väl medveten om att detta är en förhandlingsfråga mellan SJ och ABB. För oss har det tidigare framställts att det svåra trångmålet har varit lånesituationen och bristen på pengar. Jag förväntar mig nu att man kan lösa denna fråga. Eftersom vår framtidsindustri är så otroligt viktig, måste vi slå vakt om just den. Jag förstår också att man inte kan gå in på detaljer när förhandlingar pågår. Jag är mycket tacksam för att det finns en miljard och att det finns möjligheter att lösa problemen genom att tidigarelägga beställningarna.

Anf. 33 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Avslutningsvis kanske det finns anledning för mig att litet grand försöka precisera hur denna miljard så att säga är konstruerad. Den kommer att ställas till Arbetsmarknadsstyrelsens förfogande. Det blir alltså AMS som kommer att ta in projekt från de olika affärsverken, och SJ är ett av dem. Det är sedan AMS som utifrån arbetsmarknadspolitiska och andra skäl skall avgöra vilka projekt som skall få detta stöd. Det är således inte vi på departementet som gör detta.

Det finns även anledning att förtydliga det som jag sade tidigare. SJ har inte varit hos oss och begärt några andra pengar. Däremot har SJ diskuterat

villkoren för denna miljard, och det har vi preciserat. SJ har tillräckliga befo-
gheter och resurser för att klara ut dessa saker tillsammans med ABB.

Anf. 34 ROLAND SUNDGREN (s):

Herr talman! Jag vill bara understryka att denna fråga är allvarlig och att
det är viktigt att regeringen gör vad den kan och fungerar som något slags
mentor i dessa sammanhang.

Vi vet vad just denna samverkan som har skett mellan en duktig bestäl-
lare – SJ, ABB, Vattenfall, Asea, Televerket, Ericsson, osv. – och samhället
har betytt för svensk industri. Jag tycker att konkurrensen betonas så mycket
i dessa dagar, men det är enormt viktigt med samverkan, inte minst på ett
sådant område där man också måste se långsiktigt på frågorna.

Min fråga var ställd till näringsministern, vilket Lena Öhrsvik var inne på.
Jag skulle därför vilja skicka med en hälsning till näringsministern om att
man på Näringsdepartementet ordentligt engagerar sig för denna framtids-
bransch. Jag har svårt att tänka mig att man i något annat land med en stark
och livskraftig järnvägsindustri inte skulle göra allt för att slå vakt om den.
Att stödja infrastruktur är ju något som regeringar i alla länder gör. Det
skulle vara ganska märkligt om vi, nu när vi ändå satsar tiotals miljarder kro-
nor på nya spår, inte ser till att motsvarande satsningar på nya fordon görs
för att trafikera dessa spår, särskilt som det också räddar värdefulla industri-
jobb i framtiden.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 1992/93:10 om biståndet till Vietnam

Anf. 35 Statsrådet ALF SVENSSON (kds):

Herr talman! Kristina Svensson har frågat mig om regeringen är beredd
att genom bistånd till Vietnam stödja dess politiska och ekonomiska om-
vandling samt på vilket sätt regeringen agerar för att normalisera Vietnams
relationer till Världsbanken och Internationella valutafonden.

Låt mig först på den första frågan svara ett uppriktigt och klart ja. Jag
återkommer till den andra. För Kristina Svensson, som tillsammans med en
del av utrikesutskottet hade möjlighet att besöka Vietnam under hösten och
som dessförinnan från departementet delgivit dokumentation om det
svenska Vietnambiståndet, borde det klart framgå att Sverige aktivt stöder
såväl den politiska som den ekonomiska omvandlingen av Vietnam. I nyli-
gen genomförda förhandlingar inom ramen för biståndet har vi heller inte
svävat på målet vart våra insatser avses syfta. Således har vi från svensk sida
betonat att det övergripande syftet med vårt bistånd är att stödja utveck-
lingen mot en fungerande marknadsekonomi och att främja och stärka en
utveckling mot demokrati och en ökad respekt för mänskliga rättigheter. I
detta syfte har vi överenskommit med vietnameserna att bredda och för-
djupa vårt redan initierade kunskaps- och institutionsuppbyggande bistånd,
insatser som i den pågående omvandlingsprocessen utan tvivel är A och O
och inte kan överskattas.

Mot bakgrund av att den nuvarande svenska regeringen i hög grad lyfter fram demokrati- och MR-kriteriet i sina biståndspolitiska överväganden samtidigt som utvecklingen i Vietnam härvidlag inte är tillfredsställande, ansågs en markering i innevarande budget i form av sänkt SIDA-landram motiverad. En sådan har också genomförts. För övrigt vill jag i sammanhanget peka på faran med att i för hög grad betygsätta biståndet efter antalet utbetalade miljoner utan att man tar hänsyn till innehållet och effektiviteten i dessamma. Med aktuell omfattning och inriktning förefaller effektivitetskravet i rimlig grad kunna iakttas. Att det i nuvarande läge skulle bli tal om att minska dessa ansträngningar på grund av politiska överväganden är, vill jag betona, inte aktuellt. Regeringen är i stället av uppfattningen att den pågående reformprocessen i Vietnam går i rätt riktning och att det därför är viktigt att vårt aktiva stöd fortsätter och att detta breddas och fördjupas.

I demokratihänseende återstår dock mycket att göra i Vietnam. Ett grundläggande fel synes mig vara att enpartisystemet inte avvecklats och ersatts av fria val och politisk mångfald i största allmänhet. Läget vad beträffar de mänskliga rättigheterna förblir motsägelsefullt. Å ena sidan har den pågående ekonomiska omvandlingen lett till ett generellt öppnare samhällsklimat än tidigare med en större tolerans för oliktankande och större möjligheter till ett friare mänskligt umgänge och kulturutbyte. Samtidigt når oss emellertid rapporter om fortsatt bristfälligt rättsskydd och om långa fängelsestraff för politiskt och religiöst verksamma. Situationen föranleder mig att peka på behovet av att i dialogen med Vietnam även fortsättningsvis starkt framhålla dessa brister.

Biståndsinsatser med anknytning till demokrati och mänskliga rättigheter görs för närvarande främst på det juridiska området samt i fråga om kvinno- stöd. Dessutom spelar demokratiapsekten en betydelsefull roll i insatser på massmedie- och kulturområdena.

Huvuddelen av pågående reformstödjande insatser har kommit att koncentreras till ekonomins område, också här naturligtvis med klar demokratianknytning. Här må särskilt nämnas lagstiftningsområdet, skatteområdet, utbildningsinsatser inom bankväsendet, utbildning i makroekonomi, företagsledarutbildning, distansutbildning i finansiell ekonomi m.m. Dessutom pågår inom traditionella biståndssektorer som skogs-, energi- och hälsosektorerna insatser utformade att passa de nya marknadsekonomiska förhållandena i landet. Landets infrastruktur, vars brister är skriande och för närvarande utgör ett veritabelt hinder i den pågående reformprocessen, är ett annat område där vi för närvarande överväger insatser. Inte minst gäller detta energisidan, där t.ex. elbristen i den södra delen av landet allvarligt hämmar den ekonomiska utvecklingen. De vietnamesiska myndigheterna har med berörda parter på svensk sida diskuterat möjligheterna att utnyttja svenskt kunnande i denna utbyggnad såväl inom som utom biståndssamarbetet. Jag anser att det vore värdefullt om svenska företag kunde medverka i dessa satsningar och även inom andra sektorer där svensk industri är konkurrenskraftig.

De förbättrade ekonomiska förutsättningarna aktualiserar vidare frågan om ett breddat biståndssamarbete utanför ramen för SIDA-samarbetet. Det är i sammanhanget glädjande att notera hur SWEDECORP nu förbereder

för ett mer aktivt engagemang i Vietnam. Även ett utökat BITS-samarbete bör på sikt kunna aktualiseras.

Jag noterar vidare att där tidigare endast Sverige och Finland bland västvärldens länder fanns med som givare av utvecklingsbistånd till Vietnam, nu många nya resursstarka aktörer har trätt in på scenen för att bistå landet i dess nu pågående mycket viktiga utvecklingsskede.

Vad beträffar Kristina Svenssons andra fråga vill jag säga att regeringen står fast vid sin utfästelse, som gjordes vid det gemensamma Världsbanks- och Valutafondsmötet i Bangkok förra året i oktober och som innebär att Sverige inom ramen för ett brett internationellt initiativ är berett att delta i en stödgrupp för Vietnam. Blockeringen från amerikansk sida har dock hittills förhindrat ett genomförande av ett sådant initiativ. Glädjande nog görs nu emellertid allmänt bedömningen att en normalisering av relationerna med USA kan förväntas snart efter det amerikanska presidentvalet, och därmed skulle också ny långivning hos de internationella finansinstitutionerna möjliggöras. Sverige kommer aktivt att verka för att ett sådant stöd utan fördröjning realiseras.

Anf. 36 KRISTINA SVENSSON (s):

Herr talman! Jag får tacka biståndsministern för svaret på mina två frågor om biståndet till Vietnam.

Bakgrunden är mycket riktigt den som biståndsministern nämner i sitt svar. Delar av utrikesutskottet gjorde ett besök i Vietnam i september. Efter- som även Alf Svensson nyligen har kommit tillbaka från Sydostasien, kan vi nu diskutera den här frågan utifrån aktuella och färskare intryck. Det tycker jag är viktigt.

Vi vet båda att den ekonomiska utvecklingen i Vietnam är mycket dynamisk. Det finns rapportörer som talar om att Vietnam t.o.m. blir en tiger inom loppet av tio år.

Det är fascinerande att se den aktivitet som präglar landet. Trots regionala skillnader ser man som besökare en sjudande verksamhet. Alla synes sysselsätta på risfälten, i butiker, i små restauranger och i verkstäder.

Men dagens Vietnam är fortfarande, trots de mycket hoppgivande ekonomiska framtidsutsikterna, ett land med stora infrastrukturella problem. Man behöver kraftverk och elproduktion. Man behöver vägar, broar, järnvägar, flygplatser, hotell, telekommunikationer och maskinell utrustning till industri och jordbruk.

FN har tillsammans med landets regering räknat fram ett investeringsbehov motsvarande 7 miljarder US-dollar. Till detta kommer lika stora behov för tekniskt bistånd och know-how.

Vietnam, som så många andra av tredje världens länder, befinner sig just nu i ett övergångsskede, ekonomiskt och politiskt. Marknadsekonomi är på väg att slå rot, och det finns genom den nya författningen ett embryo till politisk pluralism.

Situationen är här, som i många andra länder med liknande utveckling, mycket skör. Det finns hinder för en gynnsam utveckling. Jag vill peka på några av dem.

Ett stort sådant hinder är naturligtvis ett minskat bistånd. Bortfallet från

f.d. Sovjetunionen har varit mycket kännbart. När Sverige sedan minskade sitt bistånd i samband med detta budgetår väckte det stor förvåning i landet. Sverige var faktiskt ett av de första länder som diplomatiskt erkände Vietnam efter krigsslutet 1975.

Ett annat hinder är naturligtvis den amerikanska sanktionspolitiken. Vietnam är medlem både i Världsbanken och i Valutafonden, men USA använder ju sitt veto.

Det råder även en kapitalbrist. Sanktionspolitiken innebär ju också att USA genom sitt veto blockerar lån i Asiatiska utvecklingsbanken. Dessutom finns de gamla resterna av byråkrati, korruption, smugglingsverksamhet och statliga ineffektiva företag.

Jag tror att det allra viktigaste för en positiv utveckling ändå är att man får behålla en fredlig utveckling i regionen. Det innebär att den stora FN-missionen måste lyckas i Cambodja.

Självta pekar de på ett av sina stora framsteg, att man inte längre behöver importera ris, utan att man nu t.o.m. kan exportera.

Min uppfattning är att det i det här övergångsskedet är mycket viktigt att vi som givarländer står fast vid våra åtaganden. Det svenska biståndet behövs verkligen i den form det har. Men formerna kan utvecklas. Det var tragiskt när vi här i riksdagen minskade biståndet i våras.

Av biståndsministerns svar utläser jag samma positiva syn som vi socialdemokrater har på biståndets storlek och inriktning beträffande Vietnam. Jag hoppas innerligt att biståndsministern skall lyckas överföra det förhållnings sättet till de övriga partierna i regeringen. Det hoppas jag.

Det svenska biståndet behöver spela på samtliga sina instrument för att insatserna i Vietnam skall bli så effektiva som möjligt. Jag vill naturligtvis gärna lyfta fram de insatser som planeras av SWEDECORP. De är lika viktiga som de infrastruktursatsningar och skogsprojekt som vi jobbar med redan nu.

Presidentvalet i USA har stor betydelse för den fortsatta sanktionspolitiken. Man har tippat att oavsett vem som vinner valet, kommer sanktionerna att lyftas i början av året.

Jag vill be biståndsministern att konkretisera den sista meningen i svaret. Den är väsentlig för detta. "Sverige kommer aktivt att verka för att ett sådant stöd utan fördröjning realiserar." Det betyder alltså att vi stöder hävandet av sanktionspolitiken. På vilket sätt? Jag vill väldigt gärna att Alf Svensson konkretiserar den meningen.

Anf. 37 LARS MOQUIST (nyd):

Herr talman! Det är med viss förvåning som jag hör statsrådet Alf Svensson med ett uppriktigt och klart ja bekräfta att regeringen är beredd att genom fortsatt bistånd stödja Vietnam i dess politiska och ekonomiska omvandling. Jag delar Alf Svenssons förhoppning att Vietnam är på väg mot en politisk och ekonomisk omvandling.

Den ekonomiska omvandlingen pågår för fullt, vilket jag själv kunde bekräfta vid mitt besök i Vietnam med utrikesutskottet i september. Jag var där tillsammans med bl.a. Kristina Svensson.

Men den politiska omvandlingen såg vi inte mycket av. Visserligen var

man inte lika uppriktig som i Laos. Där klargjorde man mycket bestämt att varje land skulle bygga upp sitt politiska system, som passar det landet. I Laos passar det med enpartisystem. Det gjorde man klart för oss. I Vietnam är de politiska förhållandena liknande dem i Laos, men de vietnamesiska ledarna uttrycker sig inte lika drastiskt som de laotiska. Man är mycket väl medveten om att Sverige är en mycket stor biståndsgivare. Det visar inte minst BaiBang-projektet. Där har vi lagt ner drygt två miljarder i ett, som de flesta anser, alltför stort projekt.

Men biståndsministrarnas klara besked, att vi skall fortsätta att satsa bilateralt och multilateralt på Vietnam i minst samma omfattning som tidigare, tycker jag står i skarp kontrast till regeringsförklaringen hösten 1991. Där står det så här: "Biståndspolitikerna läggs om i riktning mot ett väsentligt starkare stöd för demokrati och marknadsekonomi. Biståndet till Vietnam minskas och avvecklas om inte en tydlig demokratisering sker."

Min uppfattning om Vietnam är att det är ett land, visserligen mycket fattigt, men på god väg att få ordning på sin ekonomi. Man har 8 % tillväxt i ekonomin. Man har 13 % inflation. I dagsläget är, enligt vad man uppgav när vi var där, omkring 85 % av företagsamheten privatiserad. Det finns en mängd av fattiga länder som har större behov av hjälp än Vietnam. Det borde också ligga Vietnam i fatet att man inte gör några särskilda framsteg, vare sig vad avser införande av flerpartisystem eller frågor om mänskliga rättigheter.

Jag anser att man snabbt borde avveckla det bilaterala programbiståndet, som nu uppgår till 225 miljoner kronor per år. För att inte äventyra ingångna avtal anser jag att avvecklingen bör ske under en treårsperiod och vara helt slutförd vid 1995 års utgång. Jag anser det mycket lämpligt att vid genomförandet av biståndsreduceringen med 1,5 miljarder just dra bort biståndet från Vietnam.

Vi fick en mycket positiv bild av Vietnam vid vårt besök. Men jag drar motsatt slutsats jämfört med statsrådet Alf Svensson. Jag anser det stötande att en nation med en sådan effektivitet och med sådana ambitioner fortfarande skall få vårt stöd. Det är många andra nationer som behöver det bättre.

Vi har bidragit till Vietnams uppbyggnad och groende välbefinnande. Men beslut måste kunna tas om att dra sig ur. Ett av motiven till att ge fortsatt stöd till Vietnam skulle vara, som någon litet skämtsamt har sagt, att det gäller att hålla sig väl med Vietnam, för ingen vet när Sverige kan komma i den sitsen att vi är i behov av utvecklingsbistånd.

Självklart skall vi kunna ge fortsatt stöd inom hälso- och undervisningssektorn. Men det bilaterala stödet borde avvecklas. Självklart bör man också se till att Sverige och svensk industri kan utnyttja den goodwill som det stora biståndet på över 6 miljarder borde medföra. Men allt bistånd vi gett kanske bara skapat "badwill", om vi nu låter vietnameserna sköta sig mer på egen hand.

Anf. 38 Statsrådet ALF SVENSSON (kds):

Herr talman! Jag tror, precis som Kristina Svensson, att Vietnam blir en tiger. Jag tycker att man skulle kunna säga att tigern redan reser sig på bakbenen och morrar marknadsekonomiskt.

Jag tror för min del också, om jag får fortsätta på det spåret, att detta kommer att leda till politisk pluralism. Jag tror att det är omöjligt för den vietnamesiska regimen att täppa till alla önskemål som pyr, låt vara i liten skala, för att få större självständighet, mer av mänskliga fri- och rättigheter.

Det sämsta vi skulle kunna göra, om vi verkligen vill se ett demokratiskt Vietnam, är att springa därifrån nu. Jag tror att det är nu man behöver stöd. Det är nu man behöver impulser. Just detta att vi har en biståndsrelation till Vietnam gör det möjligt för oss att mycket starkt påverka uppbyggnaden av den legala strukturen. Vi kan understryka i alla våra kontakter att vi förväntar oss vida mer när det gäller respekten för mänskliga fri- och rättigheter. Går vi därifrån tror jag att risken skulle vara ganska stor att man faller tillbaka i en helt annan inställning till det vi menar med politisk pluralism.

Det var helt klart pekuniärt kännbart att Sovjetunionen tog bort sitt bistånd. Men jag vill säga att det också var en förutsättning för att man skulle intressera sig för marknadekonomi och även bry sig om den politiska pluralism som västvärlden står för.

Jag tror att vietnameserna redan i dag inser att de är på väg inte bara marknadsekonomiskt utan också, om jag får använda uttrycket, MR-mässigt. Jag kan inte förstå hur Lars Moquist så totalt kan bortse från vad som sker när det gäller lossandet av banden och att Lars Moquist inte såg något av ett spirande intresse för demokratisering. Det förvånar mig.

Nu skall man naturligtvis akta sig noga för att göra bedömningar om hur ett land ligger till i både det ena och det andra avseendet efter ett kort besök. Därför vill jag säga att de åsikter som jag för fram här inte bara är sådant som jag själv har hämtat fram efter ett kort besök i Vietnam, utan det är också vad vår ambassad, vårt biståndskontor, jämt och ständigt rapporterar.

Det är klart att den konstitution som har antagits bär en prägel av mer av demokrati än som var fallet tidigare. Det sägs t.ex. att parlamentet och inte något av partiets organ är landets högsta politiska instans, att medborgarna skall garanteras medborgerliga fri- och rättigheter. Parlamentet ges också befogenhet att avsätta den sittande regeringen, etc. Dessutom är inte längre partitillhörighet ett krav för deltagande i regering eller i andra politiska beslutsförsamlingar.

Man kan naturligtvis säga: Ja, ja, allt detta står i en konstitution. Men vi måste komma ihåg när vi bedömer Vietnam och utvecklingen där att landet har en historia som är mer än dyster. Det har varit angeläget för mig att få påpeka, gång på gång, att det inte går att komma till Vietnam och applicera svenska idéer, svenskt tänkande och svenska krav, utan vi måste se förhållandena utifrån landets egen historia. Jag vill göra gällande att man kan se ett framåtskridande åt rätt håll. Det går för sakta. Det går utomordentligt sakta, men det går ändå åt rätt håll. Låt oss hjälpa till att förstärka den här rörelsen. Vi gör det bäst genom att finnas kvar där.

Anf. 39 KRISTINA SVENSSON (s):

Herr talman! Det är mycket roligt att höra biståndsministern i klartext tala om sitt förhållningssätt till det fortsatta biståndet i Vietnam, den fortsatta utvecklingen. Lika dystert är det att höra Lars Moquist när han talar om att

stödet skall avvecklas. Jag begriper inte hur vi kan göra så olika tolkningar av det som vi båda två har upplevt.

Det är nu som biståndet behövs. Vi behöver vara där, för vi kan se att det handlar om ett övergångsskede. Det är i sådana situationer som bistånd skall användas, för att det sedan skall kunna avbrytas och för att vi sedan skall kunna använda bistånd i andra delar av världen där det också behövs.

Jag tycker att det var ett ganska målande uttryck att tigern reser sig på bakbenen och morrar marknadsekoniskt. I detta ligger nämligen att det finns en risk för att det sociala skyddsnät som man har byggt upp kan rämna på vägen mot en utvecklad marknadsekonomi. Det är också ett viktigt skäl till att vi skall vara kvar och vårda de här sektorerna.

Den nya konstitutionen ger just möjligheter till en pluralistisk utveckling. Men den måste också vårdas, och det kan vi medverka till genom olika former av demokratiutvecklande bistånd.

Jag fick inte svar på min fråga om sanktionspolitiken: Hur skall vi arbeta just nu – det är viktigt i samband med presidentskiftet – för att medverka till att sanktionerna hävs?

Anf. 40 LARS MOQUIST (nyd):

Herr talman! Både Kristina Svensson och statsrådet Alf Svensson tog upp detta att man ser tendenser till en demokrati i Vietnam. Jag tror att Kristina Svensson använde sig av uttrycket att man ser ett embryo till en demokratisering. Men jag tycker inte att man ser så mycket av det hela. Vid ett flyktigt besök i Vietnam är det kanske inte så märkligt att man inte ser så mycket av detta.

Vi fick bl.a. en föredragning på 45 minuter där man mycket omständligt talade om vad den nya författningen i Vietnam skulle innebära. Man sade ganska tydligt att det ur demokratisynpunkt inte var någon förändring i sak i författningen. Förändringarna hade mer att göra med antalet ledamöter i deras riksdag. Det skulle minskas med 100 personer ungefär. Man skulle genomföra ett helt nytt ekonomiskt program osv. Men det fanns ingenting nytt i den nya författningen ur demokratiseringssynpunkt, inte heller talades det om att man skulle gå vägen mot ett flerpartisystem. Jag tror att den nya författningen skulle träda i kraft nu i höst.

Reduceringen av antalet ledamöter var något som jag, och kanske flera med mig, blev litet fundersam över. Man hade ett elitistiskt tänkande där. Det angavs nämligen som skäl till varför man skulle dra ner antalet ledamöter i deras riksdag med ungefär 100 personer att det inte fanns tillräckligt antal utbildade människor för att besätta dessa poster. För oss i västerländska länder som mera funderar på att människors tankar och åsikter skall speglas från många olika håll, dvs. att både fattiga människor och de som har en hög utbildning skall vara med, är detta ganska konstigt. Jag hoppas att det inte berodde på en felöversättning av tolken. Det sades mycket tydligt att bakgrunden till att man minskade antalet ledamöter var att det inte fanns tillräckligt antal dugliga människor som kunde sitta i riksdagen.

Om vi ser det ur demokratisynpunkt fanns det egentligen ett A-, ett B- och ett C-lag i Vietnams riksdag. A-laget – dvs. i positiv mening, det måste man säga när man säger A-lag i Sverige – var de som satt i riksdagen, men

som också hade funktioner i parlamentet. B-laget var de som hade funktioner i riksdagen och som var ute i provinserna. C-laget var de ledamöter i riksdagen som sammankallades och bara var där tre, fyra dagar två gånger per år. De hade för avsikt att utöka detta till sex, sju dagar. Bakgrunden till att dessa ledamöter inte var i riksdagen så länge, var att det inte fanns tillräckliga ekonomiska resurser för det.

Prot. 1992/93:17
5 november 1992

*Svar på
interpellationer*

Anf. 41 Statsrådet ALF SVENSSON (kds):

Herr talman! Det finns ingen tvekan om att vi kan hitta rader av brister och tillkortakommanden och presentera åtskilliga frågetecken. Både Kristina Svensson och jag har sagt att det inte är en pluralistisk demokrati. Det finns åtskilligt att förvänta. Det positiva ligger i, att när pelaren från Sovjetunionen som de hade byggt på rasade samman, insåg de att de måste vända sig västerut. Det sade ministrarna klart och entydigt. Det är marknadsekonomin som nu är deras väg. Under den valrörelse som ägde rum, kunde man lägga märke till att folk började uttrycka åsikter och ställa krav på att man lyssnade. Jag tror faktiskt att detta kommer att fortsätta. Det kommer att förstärkas och utökas. Jag dristar mig t.o.m. till att tro att åtskilliga av ministrarna inser att en förutsättning för att marknadsekonomin skall kunna utvecklas riktigt är att de låter folks kreativitet och åsikter komma till uttryck.

Herr talman! Jag intresserade mig också en del för religionsfriheten när jag var där, av icke så svårförståeliga skäl. Det visade sig att det även skett förändringar på det området. Jag kunde själv besöka en protestantisk gudstjänst på söndagsmorgonen i Ho Chi Minh City. Det hade inte varit görligt för ett antal månader eller år sedan. Denna gudstjänst ägde rum under frihet, såvitt jag kunde bedöma. De blev naturligtvis utomordentligt förvånade när det kom en minister och satte sig i församlingen, men det var ingen som försökte hindra mig. Om man besöker de katolska katedralerna ser man att folkvandring dit är mycket omfattande. Ingen försöker alltså stoppa den typen av aktiviteter.

Jag tog upp de MR-fall som Amnesty hade gett oss listor på med minister efter minister, och jag mötte lyhördhet. Jag mötte respekt för de åsikter jag förde fram som MR-minister. Det möter man minsann inte alltid, herr talman, när man för fram den typen av frågor. Vi har alltså en dialog när det gäller MR-fall, som jag tycker att man kan karakterisera som fruktbar. Vi är inte framme vid en politisk pluralism. Jag säger det igen, eftersom det är en känslig fråga. Det kommer att ta tid, men vi ligger i.

Här har Sverige varit med och satsat 6,5 miljarder i bistånd. Jag tror att jag lät mer som en näringsminister än som en biståndsminister när jag var i Vietnam. Jag tycker att det är viktigt att våra svenska företag, som behöver arbetstillfällen, verkligen kan bita sig fast i de marknader som blomstrar och sjuder. Vi är ju också överens om att så är fallet. Vi har ABB, Ericsson, Skanska, Volvo osv. som gör ansträngningar. Här måste Sverige vara med. Jag kan omöjligen tänka mig att de vietnamesiska ministrarna skulle säga hurra åt att Sverige drar in sitt bistånd, och att det är dags att släppa fram ABB, Volvo och Ericsson. Det tror jag absolut inte.

Vi har ju gång på gång understrukit i Asiatiska utvecklingsbanken att det

gäller att vara med och satsa nu, Kristina Svensson. Jag kan meddela, det är kanske redan bekant, att Asiatiska utvecklingsbanken har förberett 40 projekt som kan sättas i gång efter en normalisering med banken. Vi vet att IMF, Internationella valutafonden, planerar att under tre år ge strukturanpassningslån motsvarande 600 miljoner dollar. Det finns alltså ett stort intresse.

Jag tror att vi nu snart är framme vid den punkt då USA lyfter sitt embargo, kanske i februari mars. Jag hoppas det, och många med mig. Det är offentliggjort i åtskilliga internationella publikationer. Då kommer naturligtvis en väldig kraft att göra sig gällande i Vietnam. Men jag håller med om att vi får hoppas att sociala skyddsnät inte slås sönder i det läget. Vi får dessutom hoppas att man inte glömmer miljöaspekterna. Det vore förödande om Ho Chi Minh City och Saigon blir nya Bangkok. Det finns anledning att också ta upp dessa aspekter i våra biståndsrelationer.

Anf. 42 KRISTINA SVENSSON (s):

Herr talman! Det är riktigt att det finns 40 projekt som ligger färdiga hos Asiatiska utvecklingsbanken. Min poäng är att vi just nu i samband med presidentvalet befinner oss i en situation där vi borde agera, trycka på och tala om att vi nu förväntar oss att sanktionerna lyfts. Det är vad jag vill säga till biståndsministern och till regeringen i den här frågan.

Sedan kan jag bara upprepa hur olika vi kan tolka samtal och information som vi får. Jag bläddrade i de anteckningar jag förde under samtalen med justitieministern, madam Binh, premiärministern, talmannen osv. Det finns några ord som återkommer i alla dessa samtal. Det är att de vill ha en politisk demokratisering. De är på väg mot en politisk demokratisering.

Jag tycker inte vi skall göra de fel som vi så ofta gör, nämligen att överföra våra svenska krav på att det skall gå så fort. Det måste faktiskt få ta tid. Vi måste acceptera att det finns andra kulturer än den svenska.

Anf. 43 Statsrådet ALF SVENSSON (kds):

Herr talman! Jag tycker också att vi skall komma ihåg att där finns andra traditioner och en annan kultur. Vi har konfucianismen med respekt för auktoriteter etc. – jag behöver inte utveckla detta nu – som naturligtvis spelar in.

Vi kan sedan litet till mans fundera över hur svårt det måste vara i lagstiftningshänseende att gå från en planekonomi till en marknadsekonomi. Jag frågade justitieministern hur de t.ex. gör med skattelagar. Hur får de till en skattelagstiftning? De har ju inga självdeklarationer. Hur uppbär de skatt? Han skrattade och berättade hur svårt det var. Vidare sade han att de dessutom skall få fram en konkurslagstiftning. Det kan inte vara så rasande lätt att få fram all denna typ av lagstiftning.

Herr talman! Jag tror att det här arbetet kommer att främja en politisk pluralism. Vi hoppas på det, och vi arbetar för det.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anmäldes och bordlades

Propositionerna

1992/93:88 Offentlig upphandling

1992/93:111 Leksakers säkerhet och farliga livsmedelsimitationer

1992/93:112 Personlig skyddsutrustning för privat bruk

1992/93:126 Valuta- och kreditreglering

Motionerna

med anledning av prop. 1992/93:32 Samerna och samisk kultur m.m.

1992/93:K1 av Bruno Poromaa (s)

1992/93:K2 av Erik Artur Egervärn (c)

1992/93:K3 av Ingela Mårtensson (fp)

1992/93:Bo1 av Hans Göran Franck (s)

1992/93:Bo2 av Marianne Andersson (c)

1992/93:Bo3 av Karin Israelsson och Erik Artur Egervärn (c)

1992/93:Bo4 av Annika Åhnberg (-)

1992/93:Bo5 av Nils-Olof Gustafsson m.fl. (s)

1992/93:Bo6 av John Andersson (v)

1992/93:Bo7 av Lars Werner m.fl. (v)

1992/93:Bo8 av Dan Eriksson i Stockholm och Max Montalvo (nyd)

1992/93:Bo9 av Mats Lindberg och Leif Marklund (s)

1992/93:Bo10 av Bruno Poromaa m.fl. (s)

1992/93:Bo11 av Bruno Poromaa m.fl. (s)

1992/93:Bo12 av Åke Selberg m.fl. (s)

1992/93:Bo13 av Leo Persson och Åke Selberg (s)

1992/93:Bo14 av Leo Persson m.fl. (s)

1992/93:Bo15 av Olle Lindström (m)

1992/93:Bo16 av Pontus Wiklund och Jan Erik Ågren (kds)

8 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 3 november

1992/93:28 av *Lars Ulander* (s) till arbetsmarknadsministern om sysselsättningen för byggnadsarbetare:

Häromdagen fanns det åtta (8) lediga byggnadsarbeten i hela Sverige i arbetsförmedlingens register över lediga jobb.

Det skall ses mot bakgrund av att det bara i Stockholm fanns 2 396 arbetslösa byggnadsarbetare registrerade i byggnadsarbetarnas arbetslöshetskassa. Det är en rekordhög arbetslöshet, som betyder att den som trodde att arbetslösheten endast var ett fenomen för Norrland, glesbygd och skogsområden har fel. Arbetslösheten breder ut sig i hela landet. På ett år har arbets-

lösheten för byggnadsarbetare i Stockholm ökat från 4,6 till 12,5 %. Kunniga yrkesarbetare med många år i branschen tvingas nu stämpa. Många byggnadsarbetare hotas av utförsäkring därför att de inte kunnat få ett arbete på ett helt år. Varje vecka betalar byggnadsarbetarnas arbetslöshetskassa nu ut omkring 50 miljoner kronor i arbetslöshetsunderstöd. Det betyder att byggfackens arbetslöshet kostar en hundralapp i sekunden.

Detta är nuläget.

Fortfarande pågår emellertid många bostadsbyggen, startade för att komma i åtnjutande av de villkor som hittills har gällt. Även om byggnadsverksamheten minskat i omfattning två år i rad, sammanlagt drygt 5 %, kommer det stora raset nästa år.

Prognoserna för nästa år talar sitt tydliga språk. Längre trodde Boverket att igångsättningen av bostäder skulle komma att uppgå till 35 000 lägenheter 1993, en minskning med omkring 20 %. I Konjunkturinstitutets (KI) höstprognos daterad den 2 oktober menade man att igångsättningen skulle bli 27 000 nya lägenheter och en minskning av nyinvesteringar i bostäder på 38,5 % 1993 och en fortsatt nästan lika stor minskning 1994. Totalt räknade KI med att byggverksamheten skulle minska med närmare 10 % 1993.

Samtidigt är läget mycket svårbedömt med många osäkra faktorer. Inte minst ränteläget spelar en avgörande roll. Boverkets generaldirektör Gösta Blücher påpekade att om ränteläget inte sjunker "har vi knappast någon efterfrågan kvar", men att "det är föga troligt att bostadsbyggandet minskar till noll, även om de teoretiska beräkningarna pekar på det" och slutsatsen blev att "10 000 nyproducerade lägenheter om året är en lika god gissning som någon annan".

Det är kris i byggsektorn, men det närmar sig katastrof.

I takt med att lågkonjunkturen fördjupas och realinkomsterna minskar efterfrågar hushållen nya bostäder i allt mindre utsträckning. Vid årsskiftet träder dessutom det nya finansieringssystemet i kraft, som innebär att investeringsbidrag tas bort och räntebidrag successivt avskaffas.

Mellan 1991 och 1993 förväntas sysselsättningen i byggnadsindustrin minska med 120 000 personer. AMS skriver i sin höstrapport att "den försämring som väntas under 1993 innebär att byggarbetslösheten kan komma att närma sig 35 % under vintern 1993/94".

Över hela landet kommer arbetslösheten att öka. I Stockholm räknar vi med att arbetslösheten i Byggnads kommer att överstiga 3 000 personer i slutet av 1992 eller början av 1993. Men situationen är likartad eller värre över hela landet: I Södermanland förväntas arbetslösheten omfatta var fjärde byggnadsarbetare, i Kristianstads län var femte, i Värmland nästan var tredje, i Dalarna närmare 30 %, i Västernorrland nästan 35 % och i Jämtland 30 % – samtliga prognoser för maj månad 1993, dvs. under en säsong när byggverksamheten borde gå på högvarv.

I takt med att katastrofen närmar sig drabbar utvecklingen i allt större utsträckning byggföretagen. Produktionskapacitet slås ut. Fler och fler företag går i konkurs.

Neddragningen av byggsektorn gör att den hotar att hamna på en så låg nivå att det kommer att bli mycket kostsamt att åter bygga upp den igen när konjunkturen vänder. Då är det lätt att byggnadsverksamheten blir en trång

sektor och att det blir mycket dyrt att komma runt de flaskhalsar som då uppstår.

Denna neddragning av byggsektorn påskyndar och förstärker den i dagsläget allvarliga arbetslösheten genom följdverkningar inom materialindustrin, prefabricering, transporter etc.

Alternativet är att nu genomföra byggen som tillför stora värden och bidrar till välfärden. Det är lätt att konstatera att byggverksamhet som sätts i gång nu, när det finns ledig kapacitet, blir samhällsekonomiskt sett billig. När högkonjunkturen åter nått landet kommer samma byggverksamhet att konkurrera med andra aktiviteter.

Det finns behov. Vi har stora möjligheter att bygga ut infrastrukturen. I Stockholm har socialdemokraterna, folkpartiet och moderaterna kommit överens om utbyggnad av kringfartsleder osv. Vi vet att många offentliga lokaler är utomordentligt slitna i Stockholmsområdet. Inte minst i stadens skolor finns behov av upprustning. Många bostadsområden i storstäderna byggdes under miljonprogrammets dagar. De bostäderna är i många fall 20–25 år gamla, och många områden är mycket slitna. Där finns ett starkt behov av renovering, upprustning och ombyggnader.

Mot bakgrund av det ovan anförda frågar jag arbetsmarknadsminister Börje Hörnlund:

1. Är arbetsmarknadsministern beredd att medverka till att återstående hinder för utbyggnad av infrastruktur, t.ex. kringfartsleder runt Stockholm, undanröjs?
2. Är arbetsmarknadsministern beredd att skjuta till resurser för reparation, ombyggnad och tillbyggnad i en situation när var tredje byggnadsarbetare hotas av att bli arbetslös och det samtidigt finns stora behov av ombyggnader?

den 4 november

1992/93:29 av *Per Stenmarck* (m) till näringsministern om Baltic Cable-projektet:

Svensk industri är i behov av billig elenergi. På en alltmer avreglerad marknad ökar nu möjligheterna att både exportera och importera elkraft. Detta skapar nya möjligheter. Det s.k. Baltic Cable-projektet – ett gemensamt svenskt-tyskt projekt mellan Sydkraft, Vattenfall och det tyska kraftbolaget Preussen Elektra – är ett led i en sådan satsning. En kabel är avsedd att dras på Östersjöns botten, mellan Lübeck i Tyskland och södra Skåne.

Baltic Cable AB har ansökt om ledningsrätt för en kraftledning mellan Kärrstorp och stranden Skåre Maglarp i södra Skåne. Ledningen skall vara luftledning på sträckan Kärrstorp–Hermanstorp och underjordisk på den resterande sträckan till stranden på sydkusten.

Stora delar av det berörda området är av riksintresse för såväl naturvården som ur kulturhistorisk synpunkt. Det område som ligger öster om väg 101 anges i Vellinge kommuns miljöskyddsprogram och naturvårdsplan som ekologiskt känsligt. Hela det berörda området utgörs av odlingsbyggd och naturområden, med undantag för viss mindre bebyggelse. Området är rikt

på fornlämningar. I kommunens översiktsplan framgår att restriktivitet mot nya byggnader och anläggningar skall gälla.

Vid ett regeringssammanträde torsdagen den 23 juli behandlade regeringen en koncessionsansökan från Baltic Cable AB, angående en likströmsförbindelse med Tyskland. Beslutet innebär att, med angivande av vissa villkor, Baltic Cable AB fick tillstånd att, på en sträcka av 11 kilometer placera ut 40 stycken 40 meter höga torn för en luftburen ledning.

Mot bakgrund av de ingrepp i den skånska landskapsbilden som detta skulle komma att innebära så har kritiken hela tiden varit massiv. Kritikerens krav har gått ut på att framdragningen av kabeln skall ske under jord. Företrädare för Baltic Cable AB menar, att det tekniska problemet med en kabel är skarvarna. På land, påstås det, är det inte möjligt att hantera så långa kabellängder. Detta ger skarvar, som blir svaga punkter i förbindelsen. Detta skulle omöjliggöra en jordbunden kabel.

Redan i länsstyrelsens tillstyrkan till projektet nämndes möjligheten att göra en omprövning av ärendet om nya fakta, som inte var kända vid koncessionstillfället, skulle tillkomma.

Det danska kraftbolaget Elkraft A/S projekterar nu en undervattenskabel av samma kapacitet som Baltic Cables. Den kommer att gå mellan Gedser i Danmark och Rostock i Tyskland, en sträcka på 45 kilometer. Det som gör detta projekt intressant ur ett svenskt perspektiv, är att danskarna räknar med att dra ledningen från Gedser till Roskilde, en sträcka på ca 150 kilometer, i form av en jordbunden kabel. Från det danska kraftbolagets sida säger man, att det är av landskapsetiska skäl som man är beredd att lägga större delen, eller hela landförbindelsen, i en nedgrävd kabel. Detta är sannolikt också en förutsättning för att få de nödvändiga tillstånden av det danska folket.

Därmed bör rimligtvis också förutsättningarna ha förändrats för Baltic Cable-projektet. Det ovan redovisade måste anses vara sådana nya fakta, som inte var kända vid koncessionstillfället, och som i sin tur bör leda fram till ett förnyat ställningstagande från regeringen.

Vi har en skyldighet att både tillgodose tillgången till energi och att detta sker under beaktande av kraven på en god landskapsmiljö. Regeringens beslut av den 23 juli tillgodoser endast det första kravet. En omprövning, och därmed ett tillämpande av den teknik som nu kommer att användas vid ett liknande projekt i Danmark, ligger i linje med det som Länsstyrelsen i Malmöhus län tidigare rekommenderat. Därmed skulle båda kraven tillgodoses.

Är regeringen beredd att, mot bakgrund av de nya tekniska fakta som nu är kända, ompröva sitt beslut i Baltic Cable-projektet?

1992/93:30 av *Gudrun Schyman* (v) till miljöministern om svensk uppföljning av Riokonferensen:

Sverige undertecknade i Rio i juni 1992 ett flertal bindande konventioner om miljö och ekonomi. De viktigaste konventionerna är Riodeklarationen som behandlar de grundläggande principerna, klimatkonventionen som syftar till att människan inte skall påverka klimatet, konventionen om biologisk mångfald vars mål är att bevara jordens arter och Agenda 21.

Agenda 21 är ett handlingsprogram för hur samhället skall utvecklas till ett hållbart samhälle. 21 står för nästa århundrade. Det är med stöd av Agenda 21 som enskilda medborgare i de olika länderna kan kräva förändringar i sina länder eller kommuner.

Konventionerna från Rio – inte minst Agenda 21 – är minst sagt omfattande. Om konventionerna kommer att uppfyllas kommer vi att ha ett helt nytt världssamfund och andra samhällsfunktioner än vad vi har i dag. Historiskt är detta dock ingen orimlighet. Om någon ekonom, historiker eller samhällsvetare 1892 skulle ha gissat hur 1992 års värld ser ut, skulle hon ha betraktats som en kvalificerad kuf – och domedagsprofet.

Den stora positiva skillnaden jämfört med 1892 är att vi har idéer och visioner om vilken väg utvecklingen måste gå. Planerna har säkert sina fel och kommer ständigt att förbättras och kompletteras men huvudinriktningen är klar – människans samhälle och livsstil måste vara långsiktigt hållbar.

Förbrukningen och förstörelsen av jordens resurser måste upphöra. Fördelningen av de förnyelsebara resurser vi skall använda måste ske mer solidariskt.

Det allvarliga med situationen är att vi har ont om tid – en del hävdar att den egentligen redan är slut, t.ex. utrotar människan varje dag minst en annan art. Därför måste vi agera snabbt innan förstörelsen gått så långt att den inte går att reparera.

Sveriges ansvar och initiativ

Sverige har som ett rikt och teknologiskt avancerat land ett ansvar för att ta fram ny miljövänlig teknik. Vi har också som relativt stora miljöförorenare ett ansvar, vi sprider t.ex. per person 20 till 100 gånger mer luftföroreningar till atmosfären än en invånare i ett u-land, trots de senaste årens miljöförbättringar. Det beror inte på u-världen att ozonskiktet hotas eller att klimatet kanske kommer att förändras, det beror på vårt bilåkande, våra elvärmda sommarstugor och vårt bruk av engångsmaterial.

Vänsterpartiet betraktar arbetet med att påskynda och uppfylla Riokonferensens beslut som vägledande och avgörande i utvecklingen av det svenska samhället.

Det finns mycket att diskutera utifrån detta men vi vill här ta upp två saker.

Agenda 21 säger:

”Alla länder bör före år 2000 ha gjort planer för hur deras infrastruktur skall bli miljöriktig, planerna bör vara genomförda år 2025. Då förutsätts att alla har tillgång till energisparande teknik, alternativa och förnybara energikällor. Alla länder uppmanas att utveckla sina allmänna kommunikationer och bygga gång- och cykelbanor.”

Klimatkonventionen:

”Staterna förbinder sig att ta hänsyn till risken för klimatförändringar när beslut fattas i sociala, ekonomiska eller miljöpolitiska frågor.”

Sverige har följaktligen åtta år på sig att göra upp dessa planer. Fortfarande 1992 fattar vi beslut som leder i motsatt riktning. Jag tänker då på de

beslut som fattas om nya gigantiska motorvägar. Motorvägar som t.o.m. skall placeras i det inre av våra storstadsregioner där allmänna kommunikationer ur alla ekonomiska och ekologiska aspekter är framtidslösningarna. Det gäller Öresundsbron med tillfarter, det gäller de nya planerade sexfiliga motorvägarna i Storstockholm. Regeringen hotar också med en motorvägstriangel mellan våra tre storstadsregioner samtidigt som arbete pågår med avancerade snabbtåg på samma sträckor.

En ny motorväg är i sig ett miljöproblem, det stora problemet är dock att nya vägar alstrar mer vägtrafik – att färdas på andra sätt blir inte lika attraktivt när investeringarna styrs till vägar.

Vägtrafik är ett komplext miljöproblem; det innebär en stor energikonsumtion per resenär, vägtrafiken genererar ett flertal miljöfarliga ämnen till både luft och vatten, den bullrar, den binder upp stora markområden. Koldioxidutsläppen måste t.ex. minska med 80 % om vi skall undvika klimatförändringar. Det kräver kraftigt minskad vägtrafik, särskilt i ett land som Sverige där bilåkandet per person är bland världens högsta. Vägtrafiken måste minska och ersättas med allmänna kommunikationer, med elektroniska kommunikationsslag, sjöfart etc. Stadsplanering och näringsliv måste planeras utifrån ett minimalt transportbehov.

Fortfarande, 8 år innan Sverige skall ha en plan för miljöanpassade kommunikationer, genomför och planerar regeringen infrastruktur som är motsatsen till vad som bestämdes i Rio. Man kan lätt få en känsla av att arbetet på Miljödepartementet försöker bedrivas utifrån bl.a. besluten i Rio medan de andra departementen kör på i gamla invanda hjulspår.

Sveriges miljöskuld

Precis som det måste sättas in kraftåtgärder för att få ner det ekonomiska budgetöverskottet måste vi snabbt minska det ekologiska budgetunderskottet – annars kommer vi att få se djupa kriser även på detta område. För att konventionerna från Rio skall vara verkningsfulla måste varje lands miljöskuld minska.

Sveriges miljöskuld beräknades i juli 1992 till minst 260 miljarder. Med miljöskuld menas då kostnaden för att åtgärda dagens miljöskador. Miljöskulden ökar med minst 7 miljarder om året. Detta är ohållbart. Det betyder att vi skjuter över betalningsansvaret för vår livsstil på våra barn.

Jag vill därför fråga statsrådet:

1. När tänker regeringen presentera en plan för hur infrastrukturen skall bli miljöriktig och därmed fullfölja sina åtaganden i Agenda 21?
2. Med hur mycket tänker regeringen minska Sveriges miljöskuld under 1993?

Anmälades att följande frågor framställts

den 3 november

1992/93:138 av *Lars Sundin* (fp) till utrikesministern om de ryska trupperna i de baltiska staterna:

Rysslands president Jeltsin beslöt nyligen att avbryta tillbakadragandet av de ryska trupperna från de baltiska staterna. I ett uttalande den 30 oktober har utrikesministern beklagat beslutet.

Jag vill nu fråga utrikesministern:

Avser regeringen att ta upp frågan om tillbakadragande av ryska trupper från Baltikum vid ESK:s kommande toppmöte?

den 4 november

1992/93:139 av *Ingela Thalén* (s) till kommunikationsministern om Sjöfolksförbundets rätt till fackliga konfliktåtgärder:

Enligt uppgifter från Sjöfolksförbundets ordförande Anders Lindström har kommunikationsminister Mats Odell krävt att Sjöfolksförbundet avstår från lagliga rättigheter för att regeringen skall lägga ett förslag om ekonomiskt stöd till sjöfarten. Enligt Lindström ville statsrådet att Sjöfolksförbundet under tre år bl.a. skulle avstå från den rätt till fackliga konfliktåtgärder man eljest skulle ha. Regeringen har nu lagt fram ett förslag till temporärt sjöfartsstöd för tiden fram till 1 juli 1993.

Mot den här bakgrunden skulle jag vilja ställa följande fråga till statsrådet Mats Odell:

Avser statsrådet att fullfölja kraven på att Sjöfolksförbundet avstår från lagliga rättigheter för att permanenta sjöfartsstödet efter den 1 juli 1993?

1992/93:140 av *Knut Wachtmeister* (m) till justitieministern om sekretess på bankvalvsritningar:

Den svenska offentlighetsprincipen öppnar ibland oönskade möjligheter.

Stadsbyggnadskontor i Stockholm och andra kommuner har under senaste tiden noterat 10–15 fall då okända personer tagit ut ritningar av bankvalv – ett ovärderligt hjälpmedel vid inbrott.

Avser justitieministern föreslå skärpt sekretesslagstiftning som skydd för sådana ritningar?

1992/93:141 av *Märtha Gårdestig* (kds) till miljöministern om biobränslenas konkurrenskraft:

1985 inleddes utbyggnaden av fjärrvärme i Nässjö. Syftet var att minska oljeberoendet, förbättra miljön och undvika låsning till elvärme. Satsning

skedde på biobränslen, dels för att det finns förutsättningar i Småland, dels på grund av utfästelser om briobränslenas framtida lönsamhet som gavs av regering och riksdag.

Det var väntat att satsningen på fjärrvärme och kraftvärme till en början skulle medföra ekonomiska påfrestningar. Problemet är att intäkterna från fjärrvärmeförsäljningen inte täcker kapitalkostnaderna, beroende på att fjärrvärmepriset inte kan sättas högre än fastighetsägarens alternativkostnad, alltså oljeeldning i egen panna. Omläggningen av koldioxid- och svavelskatt den 1 januari 1993 är positiv, men inte tillräcklig.

Min fråga är:

Vad ämnar miljöministern göra för att förbättra de inhemska bränslenas konkurrenskraft?

1992/93:142 av *Birthe Sörestedt* (s) till justitieministern om beläggningen på kriminalvårdsanstalterna m.m.:

Beläggningssituationen inom kriminalvården har blivit oacceptabel. Anstalter och häkten har över 100 % beläggning. Den höga beläggningen omöjliggör en differentiering, vilket innebär att intentionerna om att ge verkställigheten ett innehåll, försvåras. Överbeläggningar skapar orimliga förhållanden för både intagna och personal.

Min fråga är:

Vilka åtgärder avser justitieministern att vidta i anledning av den uppkomna situationen?

1992/93:143 av *Anita Jönsson* (s) till kommunikationsministern om Malmöhusförhandlingarna:

Regeringen gav under år 1991 Sven Hulterström i uppdrag att utarbeta en överenskommelse om hur väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksystemen i Malmöhusregionen skall utformas och anslutas till den fasta förbindelsen över Öresund. Resultatet av förhandlingarna överlämnades till regeringen i juni månad i år.

Överenskommelsen innehåller flera infrastrukturella projekt, som snabbt bör kunna komma igång, och ge arbetstillfällen i Skåne.

Min fråga till kommunikationsministern är:

När kommer regeringen att ta ställning till resultatet av Malmöhusförhandlingarna?

10 § Kammaren åtskildes kl. 14.11.

Prot. 1992/93:17
5 november 1992

Förhandlingarna leddes av förste vice talmannen.

Vid protokollet

TOM T:SON THYBLAD

/Barbro Nordström

Innehållsförteckning

Torsdagen den 5 november

1 § Anmälan om ny vice ordförande i näringsutskottet	1
2 § Hänvisning av ärenden till utskott	1
3 § Svar på interpellation 1992/93:7 om en ny bro över Ångermanälven	1
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Elvy Söderström (s)	
Georg Andersson (s)	
Sigge Godin (fp)	
Hans Stenberg (s)	
Per-Richard Molén (m)	
4 § Svar på interpellation 1992/93:15 om järnvägsförbindelserna på Nordkalotten	14
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Sten-Ove Sundström (s)	
5 § Svar på interpellation 1992/93:18 om svensk järnvägsindustri	18
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Roland Sundgren (s)	
Lena Öhrsvik (s)	
Birgit Henriksson (m)	
Carl Olov Persson (kds)	
6 § Svar på interpellation 1992/93:10 om biståndet till Vietnam	24
Statsrådet Alf Svensson (kds)	
Kristina Svensson (s)	
Lars Moquist (nyd)	
7 § Bordläggning	33
8 § Anmälan om interpellationer	
1992/93:28 av Lars Ulander (s) om sysselsättningen för byggnadsarbetare	33
1992/93:29 av Per Stenmarck (m) om Baltic Cable-projektet	35
1992/93:30 av Gudrun Schyman (v) om svensk uppföljning av Riokonferensen	36
9 § Anmälan om frågor	
1992/93:138 av Lars Sundin (fp) om de ryska trupperna i de baltiska staterna	39
1992/93:139 av Ingela Thalén (s) om Sjöfolksförbundets rätt till fackliga konfliktåtgärder	39
1992/93:140 av Knut Wachtmeister (m) om sekretess på bankvalvsritningar	39
1992/93:141 av Märtha Gårdestig (kds) om biobränslenas konkurrenskraft	39

1992/93:142 av Birthe Sörestedt (s) om beläggningen på kriminalvårdsanstalerna m.m.	40	Prot. 1992/93:17
1992/93:143 av Anita Jönsson (s) om Malmöhusförhandlingarna.	40	<u>5 november 1992</u>

