

1983/84:149

Måndagen den 21 maj

Kl. 12.00

1 § Justerades protokollet för den 11 innevarande månad.

2 § Svar på fråga 1983/84:502 om lakvattenförsurningen från Bersbo gruvor i Åtvidabergs kommun

Anf. 1 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Andre vice talman Anders Dahlgren har frågat mig om regeringen är beredd att tillskjuta de medel som behövs för en temporär lösning av lakvattenförsurningen från Bersbo gruvor i Åtvidabergs kommun.

Frågan är ställd mot bakgrund av bl. a. den betydande urlakning av tungmetaller och syra till vatten som sker från avfallshögarna från den sedan länge nedlagda gruvdriften vid Bersbo.

Miljöproblemen vid Bersbo gruvfält uppmärksammades vid mitten av 1970-talet. Föreeringsfrågorna och tänkbara miljöskyddsåtgärder vid gruvfältet har sedan dess utretts, bl. a. av naturvårdsverket. Bersboproblemen har också funnits med i en riksomfattande inventering, som visat att miljöproblemen i anslutning till uppläggning av avfallsmaterial vid gruvor är omfattande.

Enligt min uppfattning är det angeläget att vidta åtgärder mot den vattenförorening som orsakas av läckage av metaller och syra från Bersbo gruvfält. Utredningarna visar på att åtgärderna lämpligen bör ingå i en slutlig sanering. Naturvårdsverket anser att det numera finns en sådan kunskap att en slutlig sanering av Bersboområdet kan påbörjas.

Jag har blivit underrättad om att naturvårdsverket överväger hur en total sanering av gruvfältet vid Bersbo skulle kunna komma i gång. Med den inriktning mot en slutlig lösning som Bersboproblemen nu har skulle den temporära lösning som Anders Dahlgren efterlyser inte längre vara aktuell.

Jag förutsätter att naturvårdsverket beträffande projektets finansiering kommer att pröva de möjligheter till statsbidrag som kan föreligga med hänsyn till bl. a. att projektet kan ge värdefulla erfarenheter, som kan utnyttjas för åtgärder på andra håll i landet.

Måndagen den
21 maj 1984

*Om nämnderna för
djurförsöksfrågor*

Anf. 2 Andre vice talman ANDERS DAHLGREN (c):

Herr talman! Jag är glad att jordbruksministern konstaterar att frågan är aktuell och att han säger att frågan nu går mot sin lösning. Jag hoppas att den slutliga lösning av problemet som jordbruksministern ställer i utsikt inte skall innebära att saneringen dröjer på grund av medelsbrist. Jag är väl medveten om hur svårt det kan vara att få fram nya friska pengar för sådant som inte är projekterat. Men jag skall inte klandra jordbruksministern om han behöver ta pengar från kalkningsanslaget. Det är bättre att förebygga försurning än att behöva reparera den senare. Därför skulle man väl kunna, om så behövs, använda dessa medel för ett så pass viktigt projekt.

Får jag bara tillägga att jag skulle önska att man, innan man går vidare med frågan, tar kontakt med Åtvidabergs kommun och låter kommunen vara med i planeringen av hur läckaget från Bersbo gruvor skall stoppas. Kommunen har genom ordföranden i hälsovårdsnämnden lagt ner mycket arbete och visat stor kunnighet. Det är därför rimligt att den slutliga lösningen kan ske i ett initierat samarbete med kommunen.

Jag utgår från att det jordbruksministern säger om medlen och statsbidrag innebär att det är staten som tar kostnaderna.

Anf. 3 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Jag finner det naturligt att naturvårdsverket i detta arbete kommer att ha den kontakt med kommunen som Anders Dahlgren har efterfrågat.

Avsikten är kanske inte att utnyttja bidraget till kalkning, utan andra bidrag bör kunna komma i fråga. Min mening är att naturvårdsverket då skall ha möjligheten att pröva bidrag enligt dessa anslag, med hänsyn tagen till att det här är ett även ur rikssynpunkt mycket intressant projekt.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på interpellation 1983/84:144 om nämnderna för djurförsöksfrågor

Anf. 4 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Andre vice talman Anders Dahlgren har frågat mig om jag är beredd att vidtaga de förändringar som behövs för att intentionerna i proposition 1978/79:13 och riksdagens beslut om försöksdjursnämnderna skall följas.

Riksdagens beslut med anledning av nämnda proposition innebar bl. a. att en etisk nämnd för djurförsök skall inrättas i varje högskoleregion och att det ankommer på regeringen att besluta om sammansättningen av dessa nämnder.

Enligt regeringens föreskrifter skall i varje nämnd ingå lika många lekmän, forskare och representanter för personal som handhar försöksdjur. Bland lekmännen skall ingå representanter för djurskyddsorganisationer. Antalet

ledamöter bestäms av lantbruksstyrelsen. Enligt lantbruksstyrelsens hittillsvarande praxis har mer än hälften av lekmännen i de etiska nämnderna för djurförsök representerat olika djurskyddsorganisationer.

Enligt vad jag inhämtat pågår inom lantbruksstyrelsen en utvärdering av de etiska nämndernas verksamhet. Erfarenheterna av fyra års verksamhet kan ge anledning till vissa organisatoriska förändringar. Jag utgår från att lantbruksstyrelsen även i fortsättningen kommer att följa nu gällande praxis i fråga om lekmanrepresentation.

De djurförsöksetiska nämnderna har en rådgivande funktion och skall alltså biträda dem som leder djurförsöken med råd. Nämnderna skall pröva den planerade användningen av djur för vetenskapligt ändamål. Vid prövningen skall hänsyn tas till å ena sidan djurförsökets betydelse och å andra sidan lidandet för djuren. Innan ett försök påbörjas skall försöksledaren antingen anmäla försöket eller ansöka om etisk prövning. Anmälan räcker för vissa typer av försök som inte medför lidande. Denna prövningsordning överensstämmer med vad riksdagen beslutat.

Liksom Anders Dahlgren anser jag att det är angeläget att minska användningen av försöksdjur. Jag har därför i den forskningspolitiska propositionen föreslagit att forskningen rörande alternativa metoder till djurförsök får betydande resursförstärkningar. Om riksdagen antar regeringens förslag kommer resurserna för sådan forskning att förstärkas med sammanlagt 3 milj. kr. under en treårsperiod.

Sammanfattningsvis förutsätter jag sålunda att de intentioner som riksdagen uttalat sig för i anledning av proposition 1978/79:13 skall följas.

Anf. 5 Andre vice talman ANDERS DAHLGREN (c):

Herr talman! Det är ett utmärkt svar som jag har fått av jordbruksministern – framför allt därför att jordbruksministern säger:

”Sammanfattningsvis förutsätter jag sålunda att de intentioner som riksdagen uttalat sig för i anledning av proposition 1978/79:13 skall följas.”

Jag menar att denna sammanfattning ger besked om att den utvärdering som lantbruksstyrelsen nu skall göra skall utgå från just dessa intentioner. Det bör då innebära att antalet lekmän i de etiska nämnderna inte kommer att skäras ned, utan att dessa kommer att finnas kvar och att djurskyddsorganisationerna blir riktigt representerade i nämnderna.

Jag har ingenting emot en utvärdering av den nu pågående verksamheten. Den har pågått så pass länge att det kan finnas skäl att se om verksamheten kan bli effektivare i förhållande till det syfte med vilket nämnderna en gång inrättades, nämligen att minska det totala antalet djurförsök och antalet plågsamma djurförsök.

Jag skulle vilja fråga jordbruksministern om det inte är möjligt att låta den utvärdering som lantbruksstyrelsen nu kommer att göra bli föremål för diskussion och granskning genom en remissomgång när den är klar. Jag tror att saken skulle vinna på det.

Måndagen den
21 maj 1984

*Om nämnderna för
djurförsöksfrågor*

Anf. 6 KERSTIN ANÉR (fp):

Herr talman! Trots att jag inte har framställt interpellationen ber jag att i alla fall få tacka för svaret. Jag hoppas att det inte strider mot riksdagens regler.

Det är ett positivt svar så långt det går, men det går inte särskilt långt. Jag vill därför be jordbruksministern att ytterligare precisera sig på två punkter. Jag skall nämna dem redan nu och sedan motivera dem.

Den första är: Är det eller är det inte meningen att även personer med kritisk hållning till plågsamma djurförsök liksom tidigare skall få vara medlemmar i de etiska nämnderna, eller skall de anses vara diskvalificerade på grund av sina åsikter?

Den andra gäller samma utvärdering som Anders Dahlgren här talade om. Såvitt jag förstår måste denna utvärdering redan vara gjord, eftersom den skulle ligga till grund för det förslag till en nyordning av nämndernas arbets sätt som nu föreligger och som är ute på remiss. Men vid förfrågningar får man svar som tyder på att utvärderingen antingen inte finns eller också inte släpps ut. Jag vill därför, liksom Anders Dahlgren, fråga: Kommer jordbruksministern att medverka till att den utvärdering av de etiska nämndernas hittillsvarande verksamhet som bör föreligga redan nu men som alltså inte har offentliggjorts verkligen blir publicerad, så att alla kan ta del av den och kontrollera den?

Jag skall nu säga några ord om bakgrunden. Den kärnfråga som i själva verket ligger bakom förslaget till ändring i kungörelsen om de djurförsöksetiska nämnderna är att lantbruksstyrelsen och en del av ordförandena i de etiska nämnderna blir irriterade av att det förekommer reservationer. Jag återger här ett avsnitt ur ett protokoll från CFN den 2 december 1983, där veterinärrådet Eric Skoglund refereras sålunda:

I några nämnder har arbetsrutinerna blivit tungarbetade med ajourneringar och många reservationer.

I minnesanteckningar från en konferens i Linköping den 1 februari i år för ordförandena i de etiska nämnderna står bl. a.:

Sten Hammarström, ordförande i A-regionen, rapporterade om problem med de i nämnden ingående ledamöterna från Nordiska samfundet mot plågsamma djurförsök. Likaså rapporterade Berndt Ehinger, ordförande i M-regionen, om stora problem. Han ansåg att framför allt ledamöterna från Nordiska samfundet mot plågsamma djurförsök inte vill diskutera de etiska frågorna utan att de i stället koncentrerar sig på formsaker.

Enligt privata minnesanteckningar från en medlem i Nordiska samfundet mot plågsamma djurförsök som var närvarande vid konferensen sade sig Ehinger frukta att Nordiska samfundet mot plågsamma djurförsök kommer att infiltrera även den nya organisation som föreslås, och då kommer ännu fler nämnder att kollapsa.

Enligt en intervju i Upsala Nya Tidning har veterinärrådet Skoglund uttalat att det har blivit för många reservationer i nämnderna. Det ser illa ut, eftersom nämnderna skall vara rådgivande, säger han. Skoglund går inte så långt att han i princip vill utesluta Nordiska samfundet mot plågsamma

djurförsök från nämnderna, men kräver större förståelse från deras sida.

Nu finns det faktiskt inte – vilket jag inte behöver tala om vare sig för den nuvarande eller för den föregående jordbruksministern, som är här närvarande – några krav, i propositionen eller i förarbetena till lagen om etiska nämnder, på att dessa nämnder skall vara eniga. Det vore precis lika omöjligt som att kräva att det inte får förekomma några reservationer i riksdagen därför att det förlänger debatterna, vilket det förstås gör. Att nämnderna formellt är rådgivande har inte det minsta med detta att göra. Ledamöterna har moraliska krav på sig att bedöma fallen efter bästa förstånd och samvete, inte att böja sig för en eventuell majoritet vars åsikter de inte kan dela. En nämndledamot, som är medlem i Nordiska samfundet mot plågsamma djurförsök, har t. o. m. ansett sig föranlåten att skriva till lantbruksstyrelsen och fråga om det verkligen är förbjudet att reservera sig och då fått svaret att det inte finns något i lagen som säger så.

Då uppkommer denna fråga: Är reservationerna i de etiska nämnderna verkligen så många att det är anmärkningsvärt på något sätt? Hur många av dessa reservationer kommer från medlemmarna i Nordiska samfundet mot plågsamma djurförsök, Sveriges största djurskyddsförening?

Dessa siffror har alltså inte lantbruksstyrelsen släppt ut, då de inte anses vara offentliga. Men Nordiska samfundet har på egen hand och med eget arbete gått igenom protokollet, samt fått fram följande approximativa siffror.

Det visar sig att reservationer förekommer i ungefär en sjundedel, 15 %, av ärendena, och av dessa är det omkring 60 % som härrör från medlemmar i Nordiska samfundet. Jag tycker icke att det är några anmärkningsvärda siffror. Det visar bl. a. att medlemmarna i Nordiska samfundet ingalunda är så fanatiska som de brukar anklagas för att vara, utan de nöjer sig med att reservera sig i vissa verkligt svåra fall. De är inte heller ensamma om att reservera sig, och skulle de uteslutas från de kommande nämnderna fick forskarna det visserligen lugnare, men inte alldeles lugnt.

Jag skall citera utdrag ur några av dessa reservationer, så att det inte skall råda något tvivel om vad det egentligen är som Nordiska samfundets ledamöter anser sig behöva reservera sig emot.

Reservation nr 1: "Epidemiologiska data pekar på ett samband mellan högt fettintag och uppkomsten av bröstcancer hos kvinnor. Därför vill man nu studera om det också gäller råttor som först sondmatats med ett cancerframkallande ämne.

Av denna undersökning kommer man att få reda på om råttor under vissa experimentella förhållanden visar en ökad benägenhet att få bröstcancer.

De flesta människor bestämmer själva hur mycket fett de skall äta (åtminstone i i-länderna), och de som inte påverkas av att undersökningar av stora grupper kvinnor pekar på ett samband mellan högt fettintag och uppkomsten av bröstcancer lär knappast heller ändra sina matvanor för att råttor får cancer under vissa experimentella förhållanden."

Reservation nr 2: "Vid en etapp i försöket skall 50 råttungar tvingas simma

Måndagen den
21 maj 1984

*Om nämnderna för
djurförsöksfrågor*

i 12-gradigt vatten; en ångestskapande situation för att framkalla det i experimentet eftersträvade stresstillståndet.

Detta är ett etiskt oacceptabelt, ångestframkallande djurexperiment."

Reservation nr 3: "Försöksledaren påpekar själv att om man vill undersöka hur fiskar reagerar på att få ögonen borttagna kan man inte göra det på annat sätt än att ta bort ögonen på fiskar.

Detta är ett synsätt som effektivt hindrar all utveckling av andra, etiskt acceptabla undersökningsmetoder."

Reservation nr 4: "Enligt författningen paragraf 1.3 skall nämnden undersöka om problemet kan lösas på annat sätt eller utan användning av försöksdjur.

Ovannämnda ansökan gäller en jämförelse mellan två olika operationsmetoder som under tio års tid använts på människor. En noggrann uppföljning av dessa patienter och hur de olika metoderna fungerat borde ge tillräcklig information."

Jag skall till slut citera vad som hände i en nämnd:

"Det var också en lekman --- som för ett par år sedan tog upp det olämpliga i att använda eter som avlivningsmedel, särskilt för så stora djur som kaniner. Alla höll med om det och intygade att eter är ångestframkallande. En personalrepresentant berättade hur man brukade stoppa ner kaniner i en spann med eter, sätta på locket och gå därifrån, eftersom det var så obehagligt att se hur spannen stod och hoppade. Sedan dess används inte eter som avlivningsmetod i Göteborg, men det behövdes en lekman för att ändra på det!"

Jag tycker, herr talman, att dessa reservationer inte visar någon patologisk känslsamhet eller någon fanatisk antivetenskaplig inställning. Tvärtom vill djurvännerna ha en bättre vetenskap, som inriktar sig på väsentliga frågeställningar och angriper dem på ett fruktbart sätt.

Jag vill till slut nämna, att i den serie av intervjuer med forskare och andra nämndledamöter, som Birgitta Forsman har gjort som en C-uppsats vid institutionen för vetenskapsteori i Göteborg, var det ingen av de intervjuade som inte ansåg att nämnderna gjorde nytta. Den viktigaste nyttan ansågs allmänt vara den, att forskarna tvingades tänka igenom sina egna experiment och sina egna etiska föreställningar mera grundligt än de annars skulle ha gjort. Jag skulle vara förvånad om inte denna kamp mot forskarnas hemmablindhet har ett av sina bästa redskap i just den sortens reservationer som jag nyss läste upp. I nämnderna finns det alldeles tillräckligt med ledamöter som ser saken ur forskarnas synpunkt. Det behövs några som ser den också ur djurens. Jag hoppas att jordbruksministern kommer att se till – och jag skulle gärna vilja ha en bekräftelse på det – att sådana ledamöter även i fortsättningen får vara med och att de inte betraktas som bråkmakare och infiltratörer, utan som ansvariga medborgare, som lägger ner mycket obetalt arbete på att skydda försöksdjuren och därmed även människans samvete. Vi har inte råd att undvara sådana människor.

Anf. 7 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Låt mig inledningsvis slå fast att utgångspunkten för oss när vi diskuterar dessa frågor givetvis är att vi alla är angelägna om att vi skall begränsa djurförsöken så mycket som det över huvud taget är möjligt och också att vi skall försöka finna andra alternativ i de här sammanhangen.

Detta var ju också motivet för att de etiska nämnderna inrättades. Den fråga jag haft att besvara gäller om riksdagens intentioner – som vi såvitt jag minns var ense om – skall upprätthållas eller ej. Jag har sagt att min uppfattning är att dessa intentioner skall gälla alltfört.

Fru Anér har nu frågat mig om det över huvud taget skall vara möjligt för den som har en kritisk inställning till djurförsök att bli ledamot av en etisk nämnd eller om vederbörande redan från början skall vara "diskriminerad" när det gäller ledamotskap. Jag vill självfallet svara ett klart nej på den frågan. Det är givet att även den som har en kritisk inställning skall ha möjlighet att utses till ledamot i en nämnd. Eftersom nämnden som utgångspunkt för sitt arbete har riksdagens uttalande om att vi ännu inte kan totalförbjuda djurförsök utgår jag ifrån att – vilket också vidimerades av fru Anér – den som accepterar ledamotskapet är medveten om hur det förhåller sig och prövar de ärenden som förekommer med utgångspunkt från den situation som råder, men naturligtvis också har sina insikter och intressen i de här frågorna som grund för ställningstagandena. Riksdagen uttalade också i samband med beslutet att det var värdefullt att få en allsidig bedömning av vad som skulle ske.

Man har haft 45 ledamöter i nämnderna. Enligt vad jag har erfarit har man sagt i den stora nämnden, när man börjat diskutera erfarenheterna av de gångna årens verksamhet, att just det stora antalet ledamöter i nämnderna har gjort att det är utomordentligt svårt att få dem att fungera. Därför har man i stället utsett tre ledamöter som haft att pröva ärendena, och den stora nämnden har inkallats ett par gånger om året för att rapportvägen få ta del av de resultat som de mindre nämnderna kommit fram till.

Mot den bakgrunden kan man med fog ifrågasätta om de intentioner som låg till grund för riksdagens beslut verkligen uppfylls. Det kan vara klokt att pröva om man inte i stället skulle begränsa antalet nämndledamöter, så att man gjorde det möjligt för alla ledamöter att delta vid prövningen av ärendena. Om jag har uppfattat saken rätt, är det detta de här förslagen har gått ut på och som man nu har diskuterat. Förslagen är remissbehandlade, men diskussionen om den slutgiltiga utformningen är icke avslutad utan pågår fortfarande.

Jag tror för min personliga del att det kan vara klokt att diskutera möjligheterna att i någon mån begränsa nämndledamöternas antal, som alltså nu är 45, för att få en så arbetsduglig nämnd som möjligt. Men detta skall icke innebära att man så att säga förskjuter relationerna i sammansättningen av nämndens ledamöter från det som ursprungligen var tänkt, utan att nämnden behåller den sammansättning som riksdagen har uttalat att den bör ha. Jag tror att vi i och med denna diskussion kan avvakta det ytterligare ställningstagande som kan komma att göras i detta sammanhang. Jag

Nr 149

Måndagen den
21 maj 1984

*Om nämnderna för
djurförsöksfrågor*

understryker att jag för min personliga del är övertygad om att alla inser vikten, värdet och allvaret i den här verksamheten och angelägenheten av att vi kan få den att fungera så som det var tänkt från början.

Anf. 8 KERSTIN ANÉR (fp):

Herr talman! Jag instämmer helt i vad jordbruksministern sade om att vi var eniga om propositionen, när den lades fram för några år sedan. Jag skulle därför vilja ställa ytterligare en fråga, eftersom jordbruksministern sade att vi alla i dag är eniga om att fortsätta med samma intentioner som i den propositionen. Gäller detta även dåvarande departementschefens uttalande i denna proposition? Det löd: "Det förutsätts att försöksledarna skall följa nämndernas rekommendationer."

Är detta också ord som fortfarande står fast?

Anf. 9 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Jag kan svara ja på den frågan.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 1983/84:110 och fråga 1983/84:550 om Öresundsförbindelserna

Anf. 10 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Per Stenmarck har i en interpellation ställt följande frågor till mig:

1. I den nyligen publicerade rapporten (DsK 1983:2) Öresundsförbindelser, översyn 1983, nämns siffrorna 8,8 miljoner ton i beräknad total godskvantitet över Öresund år 2000. Detta skall jämföras med 4,9 miljoner ton 1982. En aspekt som också bör vägas in är att stora linjerederier i dag investerar i så stort tonnage att trafiken i en framtid kan komma att gå långt söder om Sverige. I en sådan situation blir feedertrafik med bl. a. trailers och järnväg nödvändig. Trafiken över Öresund kan då komma att bli långt större än beräkningarna. Finns det mot denna bakgrund någon beredskap från regeringens sida för en sådan utveckling?

2. Vilka omedelbara åtgärder är jag beredd att vidta för att nå nödvändiga förbättringar av Öresundstrafiken?

3. Är jag beredd att medverka till att färjetrafiken över Öresund, åtminstone i avvaktan på en fast förbindelse, ges möjlighet att utvecklas?

4. Är regeringen beredd att se till att tullklarering kommer till stånd, så att svävartrafik möjliggörs mellan Malmö och Kastrup?

5. Är jag beredd att ta initiativ till diskussioner med SJ att i konkurrensfrämjande syfte sälja ut SFL?

6. Är jag beredd att inför kammaren ge en redogörelse för vad som verkligen sagts vid samtal med den danske trafikministern?

7. Är jag beredd att i mina diskussioner med representanter för den danska regeringen också diskutera förbättringar för färjetrafiken?

8. Kommer regeringen under den innevarande mandatperioden att lägga fram förslag till hur Öresundstrafiken på kort och lång sikt skall kunna förbättras?

Margit Gennser har frågat om jag avser vidta åtgärder så att dels färje- och tåg färjetrafiken över södra Öresund kan upprätthållas på samma nivå som i dag,

dels i avvaktan på beslut om järnvägstunnel satsningarna på färjeförbindelserna över Öresund inriktas på småskaliga lösningar med begränsade investeringskostnader.

Jag besvarar interpellationen och frågan i ett sammanhang.

Det är nu ca fyra månader sedan jag här i riksdagen besvarade en interpellation om fasta förbindelser i Öresund. Jag har efter det informerat den svenska regeringen om innehållet och resultatet av den översyn av Öresundsdelegationens (ÖD) betänkande från år 1978 som jag låtit genomföra.

Jag har vidare haft överläggningar med den danske trafikministern i fråga om bl. a. Öresundsförbindelserna. I samband med Nordiska rådets möte i Stockholm i år har jag den 29 februari 1984 nått enighet med honom om att överläggningar om fasta förbindelser över Öresund snarast bör komma i gång. Överläggningarna skall avse dels en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör, dels en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Min ambition är att arbetet skall bedrivas så snabbt att förslag till en överenskommelse om fasta förbindelser skall kunna läggas fram under innevarande mandatperiod.

Vid mötet diskuterades också i övrigt det gemensamma intresset av att upprätthålla och vidareutveckla goda kommunikationer mellan våra båda länder. Det konstaterades därvid att, bortsett från den eventuella tillkomsten av fasta förbindelser, kapacitetsförhållanden m. m. i den nuvarande färjetrafiken över Öresund kräver snara och verkningsfulla åtgärder för att möta trafikens krav. De pågående förhandlingarna mellan berörda järnvägsförvaltningar om förbättrade transporter av järnvägs gods till och från kontinenten borde därför fortsätta parallellt med överläggningar om fasta förbindelser med sikte på att skyndsamt nå ett resultat.

Beträffande flygbåtarna mellan Malmö och Köpenhamn var jag och min danske kollega eniga om att åtgärder omedelbart måste vidtas för att garantera säkra förbindelser. De för trafiken ansvariga danska och svenska bolagen förutsattes inom en månad ha enats om de åtgärder som behövs.

Både vad gäller färjetrafiken och vad gäller flygbåttrafiken har numera avtal arbetats fram mellan berörda järnvägsförvaltningar och bolag om den framtida gods- och persontrafikförsörjningen i Öresund.

Mycket kortfattat innebär avtalen följande.

Beträffande tåg färjetrafiken inrättas fr. o. m. juni 1986 en ny förbindelse mellan Helsingborg och Köpenhamn. All spårbunden trafik över de hittillsvarande förbindelserna Helsingborg-Helsingör och Malmö-Köpenhamn

*Om Öresundsför-
bindelserna*

kommer att flyttas över till den nya förbindelsen när förutsättningarna därför föreligger i kvalitativa och kvantitativa hänseenden.

Vad gäller flygbåtförbindelserna innebär det avtalet att trafiken helt övertas av DSB – såväl ekonomiskt som ur alla andra aspekter.

Jag ser nu ingen anledning att vidta åtgärder med anledning av avtalen.

Flertalet av frågorna är därmed besvarade.

När det gäller Per Stenmarcks fråga om tullklareringen i samband med svävartrafik mellan Malmö och Kastrup har regeringen lagt fram en proposition till riksdagen som syftar till att skapa lagliga förutsättningar för tull-, pass- och säkerhetskontroll i SAS terminal i Malmö. Regeringen är således beredd att se till att tullklareringen skall kunna ske. Nu ankommer det på riksdagen att besluta i den frågan.

Jag finner inte heller någon anledning att nu ta initiativ till diskussioner med SJ om att i konkurrenssyfte sälja ut Scandinavian Ferry Lines (SFL). Mitt svar på Per Stenmarcks fråga blir således nej.

Jag vill nämna att jag underrättat min danske kollega att jag fäster stort avseende vid den svenska industrins behov av snabba och effektiva transporter och att det är nödvändigt att samtliga frågor som långsiktigt berör den framtida godstrafiken på Danmark och kontinenten kan lösas i ett sammanhang. Detta är en väsentlig förutsättning för ett svenskt engagemang i kommande satsningar för trafiken över Öresund.

Jag vill också påminna om att riksdagen i december 1982 behandlade motioner om Öresundsförbindelserna. Riksdagen framhöll där att det är särskilt angeläget att lösa frågan om tåg-färjeförbindelserna med Danmark och kontinenten. Ett dröjsmål skulle innebära stora olägenheter såväl för näringslivet som för trafikutövare och trafikanter. Denna fråga borde därför behandlas med förtur.

De avtal som nu träffats innebär enligt min mening att riksdagens uttalande om färjetrafiken kan uppfyllas.

Mot denna bakgrund är mitt svar på Margit Gennsers andra fråga nej. Det är enligt min mening inte möjligt att uppfylla riksdagens uttalande om Öresundstrafiken med de småskaliga lösningar som Margit Gennser förordar under tiden fram till dess att fasta förbindelser har blivit en realitet.

Avslutningsvis vill jag framhålla att regeringen således har tagit en rad initiativ som syftar till att snabbt uppnå betydande och varaktiga förbättringar av transporterna över Öresund.

Anf. 11 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation.

I en TV-debatt för någon månad sedan kallade författaren P.O. Enquist Stockholm för en avkrok. Den verkliga huvudstaden i Skandinavien, menade han, är Köpenhamn.

Även om påståendet kanske innebär en viss överdrift, tror jag det är nödvändigt att inse att det ligger en hel del i det.

Detta är också det främsta skälet för nödvändigheten att utveckla

Öresundsregionen – att komma närmare Köpenhamn och på det viset också närmare kontinenten och de stora marknadsplatserna. Trots det korta avståndet, exempelvis mellan Malmö och Köpenhamn, är det i dag tämligen svårt att komma dit. Resan måste planeras i förväg, och för de allra flesta är den alltför dyr.

Utänför Köpenhamn ligger flygplatsen Kastrup, Skandinavien – i varje fall vad gäller utrikesflygningar – i särklass största flygplats. Merparten av utrikesresorna för sydsvenska resenärer går just ifrån Kastrup. Trots detta är fram till den 15 juni i år bästa sättet att komma dit att åka buss ombord på en båt.

Alla kan säkert tänka sig in i hur snabbt handlingskraftiga åtgärder skulle ha vidtagits om det hade varit lika besvärligt att ta sig från Stockholm till Arlanda.

Låt mig i det här sammanhanget få ge ett erkännande till kommunikationsministern för att frågan om en flygpassagerarterminal i Malmö hamn nu går mot en lösning. Det är tacksamt att regeringen på det viset gått emot en opinion inte minst inom sitt eget parti – bl. a. manifesterad i form av motioner här i riksdagen. Om kammaren går på samma linje, och bifaller trafikutskottets betänkande, så kommer det fr. o. m. den 15 juni att vara möjligt att på 40 minuter åka svävare direkt från Malmö hamn till flygplatsen på Kastrup. Detta är odiskutabelt en klar förbättring för Sydsverige.

Trafiken på framför allt sträckan mellan Malmö och Köpenhamn har under den gångna vintern haft utomordentligt stora problem. I stort sett har bara *ett* rederi varit verksamt, och dessutom med båtar som förmodligen varit i drift alltför länge. Tidvis – under den hårdaste delen av vintern – har bara någon enstaka båt varit i drift. Detta är varken mer eller mindre än en skandal.

Tidvis tycks det också ha rått fullt krig mellan svenskar och danskar om vem som burit största delen av skulden. Oavsett detta har förlorarna hela tiden varit resenärerna.

Få områden i Sverige har blivit så omsorgsfullt och grundligt utredda som just Öresund, med problematiken där. Enbart under den senaste 30-årsperioden har en lång rad utredningar, kommissioner, expertgrupper, enmansutredningar, delegationer och beredningar kommit och gått utan att lämna några andra spår efter sig än en uppsjö av publikationer.

Den senaste i raden av utredningar lades fram så sent som för några månader sedan.

Vad alla i dag borde vara överens om är att Öresundsfrågan är färdigutredd. Det är dags att nå fram till ett beslut.

I ett frågesvar i kammaren tidigare i år framhöll emellertid kommunikationsministern behovet av "en särskild studie av vissa både regionala och nationella näringslivs- och sysselsättningseffekter".

Öresundsfrågan måste lösas både i ett kortsiktigt och i ett mera långsiktigt perspektiv. Den danske trafikministerns svar på en fråga i Nordiska rådet för någon månad sedan var positivt. Det förde, förhoppningsvis, den långsiktiga frågan ett steg närmare en lösning. Låt mig också konstatera att det är trevligt

*Om Öresundsför-
bindelserna*

att den svenske kommunikationsministern och hans danske kollega, åtminstone i det här avseendet, numera talar samma språk. I vintras var det som bekant så och så med den saken.

Man skall emellertid inte underskatta det faktum att den danska reträtten i sak inte är särskilt stor och att svårigheterna tycks uppenbara när det gäller stöd för undersökningar i Stora Bält. Jag ställer mig därmed något skeptisk till möjligheten att följa den tidsplan som lagts upp, men ber ändå att få ställa ett antal frågor:

Kan vi lita på regeringens ambition att det skall hända mer efter denna utredning än efter alla tidigare? Eller är en ny utredning bara ett sätt att skjuta frågan på framtiden?

Inom Volvo bedrivs ett utredningsarbete – den s. k. Scandinavian Link, som gäller ett sätt att binda ihop framför allt Sverige och Norge med kontinenten. Är regeringen i det kommande utredningsarbetet beredd att också väga in de aspekter som Scandinavian Link innebär?

Allt detta gäller i ett långsiktigt perspektiv. För det närmaste decenniet är det livsnödvärdigt att olika rederier ges möjlighet att investera i en ny generation färjor. I annat fall är risken uppenbar att vi för lång tid framöver cementerar en barriär mitt i Öresund.

Detta föranledde min fråga om regeringen var beredd att med danskarna också diskutera förbättringar för färjetrafiken. Kommunikationsministern har fortfarande chansen att göra en historisk insats för Öresundsregionen. Tag den chansen!

Sammanfattningsvis tycker jag att kommunikationsministerns svar till stor del har gett ett godtagbart besked vad beträffar godstrafik både på kort och på lång sikt.

Jag skulle dock gärna vilja ha en utveckling av min första fråga. I den uppdatering som regeringen har gjort nämns som bekant siffran 8,8 miljoner ton i beräknad godsquantitet över Öresund för år 2000. Det kan synas som en markant ökning eftersom siffran för 1982 var 4,9 miljoner ton. Men i dag investerar stora linjerederier i så stort tonnage att denna trafik i värsta fall kan komma att gå långt söder om Sverige i framtiden. Detta kommer då att nödvändiggöra feedertrafik med tåg eller lastbil i väldigt stor omfattning. Godsmängden över Öresund kan därmed komma att bli betydligt större. Denna fråga har kommunikationsministern inte utvecklat. Vilken beredskap finns i dag för en sådan situation, framför allt om tidtabellen för de fasta förbindelserna inte håller?

Statsrådets svar är, som jag ser det, också positivt i vad gäller persontrafiken på lång sikt – under förutsättning att det kommer att finnas fasta förbindelser. Svaret är dock mera svävande beträffande konsekvenserna på kort sikt.

Det har nämnts att flygbåtsförbindelserna skall drivas helt i dansk regi. Om jag säger att jag tycker att detta är bra, skall det inte tolkas som en kritik mot det svenska rederiet. Jag tror att det är en fördel om verksamheten sköts från endera sidan av sundet.

Jag vill dock upprepa att jag hade hoppats betydligt mer av svaret när det

gäller persontrafikens utveckling på kort sikt.

Som en konsekvens av den allt besvärligare situationen för trafiken mellan Malmö och Köpenhamn har Malmö kommun nu beslutat sig för att gå in som delägare i ett rederi. Man kan fråga sig vad som egentligen på sikt blir konsekvensen av en sådan åtgärd. Priserna skall hållas nere, säger man. Det skall återigen bli billigt att åka båt. Denna policy drivs – åtminstone inledningsvis – med hjälp av skattebetalarnas pengar.

Man kan också fråga sig vad som händer den dag då ett konkurrerande rederi vill etablera sig. Samma kommun som driver rederiverksamhet är ju också ansvarig för hamnverksamheten. Förlorarna kan på nytt bli resenärerna, och dessa är oftast desamma som skattebetalarna.

Min fråga till statsrådet blir: Vad anser statsrådet om att en kommun på detta sätt subventionerar ett enstaka rederi på bekostnad av de övriga? Ett av de övriga ägs ju faktiskt av staten, och enligt kommunikationsministerns svar skall det så förbli. Denna sak borde rimligtvis intressera kommunikationsministern.

Jag tror att det på sikt blir oundgängligen nödvändigt med andra typer av lösningar. Jag har pekat på några sådana i min interpellation. Lösningarna bör innebära att vi slutar upp med att motarbeta rederierna och i stället ger dem en möjlighet att utvecklas. Vidare bör lösningarna innebära att vi slutar att ta väldigt mycket med den ena handen och ge tillbaka litet grand med den andra.

En sådan åtgärd vore att förändra "lex Öresund" – den speciallag som reglerar försäljningen på Öresundstrafiken. Enligt de beräkningar som har gjorts skulle ett av de större rederierna då få ökade intäkter på åtminstone 25 milj. kr. per år. Detta skulle möjliggöra investeringar i nytt tonnage, vilket skulle kunna ge tätare turer och förbättrad konkurrens. Allt detta skulle vara till fördel för resenärerna, och subventioner skulle inte behöva utgå till något enstaka rederi.

Min avslutande fråga till kommunikationsministern blir därför: Är statsrådet beredd att medverka till att det görs nödvändiga förändringar av "lex Öresund"?

Anf. 12 MARGIT GENNSER (m):

Herr talman! Tack för svaret!

Tidningsuppgifterna om DSB:s och SJ:s närmaste planer var således korrekta. Den svenska regeringen hade vid sina samtal med den danska bortsett från vitala skånska regionala intressen. Men vad kan man vänta sig av en regering som är dominerad av Stockholms och Norrlands intressen?

Malmöregionen kommer att få sämre färjeförbindelser med Köpenhamn och Danmark – ja, så dåliga att också överborgmästaren i Köpenhamn blivit oroad. Det var svaret på den första frågan, även om kommunikationsministern inte sade det rakt ut.

Tågfärjeförbindelserna Malmö–Köpenhamn kommer att upphöra. Företagsflyttningar med viss kapitalförstöring kommer att bli följden. Den regionala balansen mellan Syd- och Nordskåne kommer att rubbas. Det finns

*Om Öresundsför-
bindelserna*

realistiska och något billigare alternativ, nämligen tåg-färjeförbindelse både Malmö-Köpenhamn och Helsingborg-Köpenhamn med flakfärjor. Rangeringsproblemen skulle kunna lösas med ganska enkla åtgärder: rangering i 21 i stället för 17 skift, fler direkttåg till Trelleborg, bättre utnyttjande av tidsluckorna och bättre organiserad frilastning. De stora investeringarna vid Åstorp och Helsingborg skulle då kunna undvikas. Trafiken skulle spridas. Koncentration är alltid av ondo och skall endast väljas när kostnaderna är betydligt lägre. Det är de inte i detta fall. Tvåhamnsalternativet beräknas vara något billigare och jag vill påpeka att det definitivt inte är oförenligt med snabbhet. Investeringarna är mindre.

Investeringarna i samband med ändring av tåg-färjetrafiken i Helsingborg kommer att bli betydande. Helsingborgs kommun kommer enligt uppgift att kräva pengar via SJ. Investeringsplanerna kommer således återigen inför riksdagen. Kommer kommunikationsministern då att granska planerna mot bakgrund av de synpunkter jag har tagit upp här? Även skånska regionala problem borde vara av intresse för en svensk kommunikationsminister. Jag tycker inte att de har beaktats.

Till detta kommer att bilfärjekapaciteten skall ökas i H-H-leden. Man får ju utrymme för det, har DSB-chefen sagt. Det får till följd att Limhamn-Drögör-trafiken kommer att minska. Då får man mindre turtäthet, och så kommer trafikförhållandena i södra Öresund in i en ond cirkel. Har kommunikationsministern verkligen beaktat dessa förhållanden när samtalen med danskarna fördes? Och har man beaktat de ökade miljöproblem som man tydligen får i Helsingborg? Genomfartstrafiken fungerar inte, polisen har inte kapacitet, Hälsovägen är ur bullersynpunkt helt olidlig f. n. – och värre kommer det att bli.

Flygbåtstrafiken har helt överlåtits på DSB. Har kommunikationsministern skaffat sig garantier – jag menar *garantier* – för att trafiken skall fungera någorlunda acceptabelt? Förhållandena denna vinter har varit under all kritik. Och jag tycker inte att man skall glömma bort att flygbåtstrafiken till övervägande del är ett svenskt intresse – eller jag skall kanske säga skånskt intresse, för det är väl en viss skillnad – och inte så mycket ett danskt intresse.

Till sist: Jag håller helt med Per Stenmarck i allt vad han sade. Avskaffa lex Öresund! Det är den enklaste åtgärden för att underlätta förbindelserna med Danmark.

Anf. 13 SIGVARD PERSSON (c):

Herr talman! Frågan om Öresundsförbindelserna har under många år varit ett ständigt återkommande ämne såväl här i riksdagen som i massmedia. Så sent som den 23 januari i år hade vi här i kammaren en ganska lång debatt med anledning av interpellation nr 69 om en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Den debatten sammanföll nära i tiden med att uppdateringen av tidigare gjorda Öresundsutredningar lades fram (DsK 1983:2).

Jag tänker inte i dag gå närmare in på brofrågan utan hänvisar till vad jag anförde i debatten den 23 januari. Jag vill bara helt kort konstatera att brofrågan av två skäl inte har någon aktualitet. För det första visar ju

uppdateringen att en fast förbindelse i form av bro Malmö–Köpenhamn inte kan försvaras samhällsekonomiskt ur vare sig svensk eller dansk synpunkt.

För det andra är *en* av huvudförutsättningarna för att en bro skall komma till stånd att det i Danmark finns en politisk majoritet för det som också har *koppling till bro över Stora Bält*.

Efter det något uppspelta utspelet från den danske kommunikationsministern vid Nordiska rådets session i Stockholm, förefaller det nu som om danskarna återgått till sin tidigare skeptiska attityd och är mer intresserade av att utveckla *färjeförbindelserna*. Detta har nyligen framgått bl. a. av att folkettinget med ytterst knapp majoritet för en tid sedan beviljade anslag för bottenundersökningar i Stora Bält. Jag tror att den danske kommunikationsministern både felbedömt och överskattat brointresset, såväl i folkettinget som bland sina regeringskolleger. Det har ju utvecklingen visat.

Per Stenmarck säger i sin interpellation att vi nu borde vara överens om att Öresundsfrågan är färdigutredd. Ja, Per Stenmarck, när det gäller bron har jag samma uppfattning, och det sade jag också här i kammaren den 23 januari. Men när det gäller det enda realistiska alternativet för fast förbindelse – alltså en tåg tunnel Helsingborg–Helsingör anser jag att ett sådant projekt bör utredas vidare och utvärderas med tanke på hur tågöverföringen bäst skall ske i framtiden. Men även om en tunnel är ett långsiktigt projekt, är det angeläget – det har framgått av kommunikationsministerns svar – att grundförutsättningarna för en sådan fast förbindelse utreds snabbt som alternativ till tågöverföring med färja.

Om en tunnel skulle komma till stånd – vilket väl knappast kan ske förrän in på nästa sekel – så måste vi ju få en bättre ordning på tågöverföringen för resten av detta sekel. Det nyligen ingångna avtalet mellan SJ och DSB om en ny tågfärjeförbindelse mellan Helsingborg och Köpenhamn visar att det börjar hända något konstruktivt i Öresundsförbindelserna. Jag vill gärna ge kommunikationsministern ett erkännande för den ambition han nu visar för att få till stånd en lösning i dessa viktiga och långdragna frågor.

Därmed, herr talman, är jag inne på den högst aktuella och angelägna frågan om hur färjeförbindelserna i övrigt – alltså utöver tågöverföringen – skall ordnas och om vem som skall ha det ekonomiska ansvaret för dem. Frågan är särskilt aktuell i Malmö och Landskrona, men för alla tre sundsstäderna och resp. omgivande regioner är det livsviktigt med goda förbindelser med Danmark. Detta gäller både med hänsyn till näringslivets utveckling, de kulturella förbindelserna mellan länderna och inte minst den allmänna trevnaden för dem som reser.

Den debatt som nu förs kring den aktuella situationen i Malmö är intressant rent principiellt sett. Vem skall betala trafiken? Skall den till 100 % betalas av de resande och befraktarna eller skall den subventioneras av berörda kommuner och/eller staten?

Förre chefredaktören Gösta Håkansson i Malmö har analyserat den här frågan i en artikel i gårdagens nummer av Skånska Dagbladet, och han gör där en jämförelse med kommunernas subventioner när det gäller busstrafiken. Länstrafikbolaget, som ägs av kommunerna, subventionerar busstrafi-

Måndagen den
21 maj 1984

*Om Öresundsför-
bindelserna*

ken till alla skånska orter och nämner att i dag betalas mer än 50 % av malmöbornas bussbiljetter genom subvention.

Och jag vill tillägga: Hur skulle persontrafiken på järnväg sett ut om inte kommunerna gått in och subventionerat t. ex. Pågatågen sedan staten tyvärr mer och mer lagt över det ekonomiska ansvaret för lokaltrafiken på kommunerna? Ja, inte hade vi haft kvar någon persontrafik på järnväg i t. ex. Landskrona, om vi inte hade fått till stånd den tingens ordning. – Jag har med detta bara velat belysa den situation kommunerna befinner sig i i dag, då man i vissa fall tvingas till lösningar i ren desperation för att hålla trafiken i gång.

Men jag vill klart säga ifrån, att likaväl som staten i huvudsak har det ekonomiska ansvaret för trafiken på vägar och järnvägar är det högst rimligt att staten även tar på sig huvudansvaret för en väl fungerande trafik på vattnet mellan länderna på ömse sidor av Öresund. Dessa frågor borde väl nu – utan nya stora utredningar – kunna lösas i en förtroendefull samverkan mellan länderna och, såvitt gäller frågorna på den svenska sidan, bör detta ske genom överläggningar mellan berörda kommuner och staten. Jag tycker mig ha vissa förhoppningar om att så skall kunna ske efter att ha tagit del av kommunikationsministerns svar här i dag.

Men glöm inte Landskrona, kommunikationsministern! Trafikutskottet reste Landskrona förbi hösten 1982 vid sina Öresundsstudier, och efter vad jag erfarit kommer det att bli så även vid höstens utskottsresa dit ner. Välkommen till Landskrona och studera våra förhållanden, kommunikationsministern!

I sin interpellation har Per Stenmarck mycket försiktigt tagit upp frågan om lex Öresund och påtalat behovet av smärre förändringar i den. Vad han kan mena med det framgår inte. Även om denna fråga inte direkt hör till kommunikationsministerns bord, anser jag det oundvikligt att ta upp den i en debatt om Öresundsförbindelserna. Egentligen är detta en fråga för både kommunikationsministern, finansministern och socialministern.

Min uppfattning är att lex Öresund måste modifieras när det gäller bestämmelserna om den skattefria försäljningen av tobak samt bestämmelserna om underhållning ombord. I detta avseende vill jag hänvisa till den skrivelse som Skånes Handelskammare avgett till regeringen den 21 februari 1984 och som sammanfattningsvis utmynnar i en hemställan i tre punkter:

1. att regeringen gör en översyn av lex Öresund samt av nordisk provianteringsöverenskommelse och 1966 års kungörelse om rätt för resande m. fl. att införa varor tull- och skattefritt,

2. att regeringen därvid tar initiativ till att försäljningen ombord av skattefria tobaksvaror tillåts öka till det dubbla samt att införsel till Sverige av denna tobaksmängd tillåts, samt

3. att regeringen därvid också tar initiativ till att rederierna ges möjlighet att anordna underhållning på färjorna utan att detta leder till inskränkning i rätten till skattefri försäljning ombord.

Finansministern har uttalat sig klart emot en modifiering. Skatteutskottet har i samband med behandlingen av en motion i frågan nu i vintras i princip ställt sig bakom finansministerns bedömning, men ändå ansett det motiverat

att "i lämpligt sammanhang" ta upp frågan på det nordiska planet för att åstadkomma regler som bättre överensstämmer med dem som gäller i fråga om annan nordisk färjetrafik. Vi känner till finansministerns inställning, och det skulle därför vara bra att också få ett besked från kommunikationsministern. Därför frågar jag i likhet med Per Stenmarck: Hur ställer sig kommunikationsministern till en modifiering av lex Öresund?

För att det inte skall råda någon missuppfattning om min inställning till en modifiering av lex Öresund vill jag här klart deklarerat att en sådan inte får innefatta spritbestämmelserna. I denna del vill jag hänvisa till vad min partikollega Ulla Tillander klart och otvetydigt anförde i en interpellationsdebatt om lex Öresund här i kammaren den 30 maj 1983. Den skattefria sprittilldelningen för varje vuxen passagerare är 2,5 cl. Redan den tilldelningen har visat sig mer än tillräcklig, eftersom den inte alltid nyttjas fullt ut. En utökad spritförtäring ombord skulle störa ordning och trevnad och därmed direkt motverka den gynnsamma utveckling av resandefrekvensen som vi eftersträvar.

Slutligen, herr talman, vill jag erinra om att lex Öresund egentligen tillkom på dansk tillskyndan. Vi behöver därför inte från svensk sida känna någon prestigeförlust genom att modifiera dessa bestämmelser i de delar jag här har ställt mig bakom.

Under detta anförande övertog andre vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 14 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! I samtliga debatter vi har haft beträffande Öresundsförbindelserna sedan jag tillträdde som kommunikationsminister har det framkommit en väldigt stor irritation över att ingenting händer. Man har pekat på att utredningar arbetar. Per Stenmarck har varit inne på samma tema här i dag.

När jag nu tar initiativ till åtgärder efter att utredningar genomförts och uppdateringar gjorts, då tycks inte det heller vara bra. Nu ifrågasätter man huruvida det går att komma fram till ett resultat redan våren 1985, då jag menar att vi skulle försöka åstadkomma en överenskommelse mellan de danska och svenska regeringarna beträffande de fasta förbindelserna.

Jag har tidigare berört den utredning som Per Stenmarck påminde om. Det gällde påverkan på näringslivets inriktning, såväl regionalt som nationellt. Det är här inte fråga om några märkvärdigheter, Per Stenmarck, och det har jag också försökt att påpeka vid tidigare tillfällen. De extra utredningar, kompletteringar eller vad man nu vill kalla dem, som man tvingas göra till den uppdatering som redan skett, kan genomföras parallellt med att vi tillsammans med danskarna diskuterar oss fram till vad som förhoppningsvis blir en lösning av den här frågan.

Redan ett par dagar efter det att den danske trafikministern i den här kammaren i samband med Nordiska rådets session meddelade att man nu var beredd att ta upp diskussioner skickade jag till trafikministern över direktiv för det arbete som jag hoppas vi kan vara klara med våren 1985. Jag vet att

*Om Öresundsför-
bindelserna*

man har svårigheter med att klara upp de här frågorna i Danmark. Än så länge har jag inte fått något besked om huruvida vi kan sätta i gång med överläggningarna. Det är klart att jag känner väldigt stor oro över detta. Vi har nu chansen att klara tidsplanen fram till våren 1985, men vi kan inte dröja speciellt länge till utan att det av tidsskäl uppkommer svårigheter.

När det gäller Scandinavian Link vet vi i regeringen över huvud taget inte vad detta skulle innebära. Vi skulle ha fått en redovisning i slutet av april, men vi har ännu inte fått någon sådan. Därför vågar jag inte säga vad detta kan komma att innebära och vilka hänsyn som skulle tas till de tankar som ryms inom det projektet. Jag hoppas givetvis att det inte är för sent att få den här redovisningen, men ännu har inte något datum satts ut.

Per Stenmarck tar upp frågan om godstrafiken över Öresund och undrar om regeringen har beredskap för en utökad godsvolym. Jag har tidigare i kammaren redovisat att vi inom kommunikationsdepartementet har satt i gång vissa översynsprojekt. Utgångspunkten är att det kommer att ske förändringar när det gäller transportsystemen i landet. Representanter för de stora och tunga industrierna har vid kontakter med mig sagt att de är medvetna om att vi under 1980-talet kommer att ställas inför förändringar. Från skogsindustrins sida har exempelvis betonats att man är i behov av att snabbt kunna komma ut till kontinenten. Det skulle i vissa fall innebära att man förändrar de nuvarande transportmetoderna, och jag har utgått ifrån att man i det stycket framför allt talar om järnvägstransporter. Detta gör att vi självfallet måste ha en beredskap, och den anser jag nog att vi har. Vi har ständiga överläggningar med näringslivet i det avseendet, och vi håller också på att se över både investeringssidan och kostnadssidan i de delar de berör kommunikationsdepartementet – det gäller järnvägen och vägarna, och det gäller över huvud taget alla de transportmedel som sorterar under kommunikationsdepartementet.

Jag är medveten om att vi här måste se till att vi inte gör dubbelinvesteringar – ekonomin tillåter inte det. Men framför allt måste vi göra investeringar i de transportsystem som svenskt näringsliv kommer att vara beroende av. En av förutsättningarna för svenskt näringsliv att även framdeles vara konkurrenskraftigt är att vi ser till att vi klarar den här uppgiften. Det finns också skäl att vara uppmärksam, eftersom risken är att transportnäringen blir en krisnäring, därest vi inte är aktiva både från samhällets sida och från näringslivets sida.

När det gäller lex Öresund hade Per Stenmarck den 30 maj 1983 en debatt med Kjell-Olof Feldt, som då klarlade regeringens inställning – den frågan sorterar nämligen under finansdepartementet. Någon förändring i det avseendet från regeringens sida har inte inträtt. Det svar som Kjell-Olof Feldt lämnade i det sammanhanget gäller fortfarande.

Margit Gennser beklagar Stockholmsdominansen i regeringen och menar att denna på något sätt skulle vara avgörande för att det inte händer någonting i Skåne-regionen. Ja, det är väl värre än så – jag är norrbottning, och det skulle väl göra det ännu svårare för mig att ta ställning till vilka åtgärder som måste vidtas i Skåne för att tillskapa den regionala balans

mellan södra och norra Skåne som Margit Gennser talar om. Nu kan jag försäkra att regeringen i dess helhet är mycket angelägen om att se till att vi skapar de bättre förutsättningarna. Den ambitionen visar vi genom att driva frågan om Öresundsförbindelserna på det sätt som vi gjort.

Men sedan är det en sak som jag hoppas att Margit Gennser är på det klara med. I denna kammare har vi i mycket stor enighet och sedermera också med en viss skärpa sagt att SJ självt har att bestämma över och sköta sin verksamhet. Det innebär att de förhandlingar som förts mellan järnvägsförvaltningarna i Västtyskland, Danmark och Sverige har syftat till att man skall komma fram till vilka åtgärder som måste vidtas för att vi skall klara färjetrafiken enligt riksdagens beslut i december 1982. Jag har inga som helst möjligheter att gå in – och vill inte heller göra det – och påverka SJ i det avseendet. SJ måste sköta sina angelägenheter. Det har vi varit överens om här i kammaren.

Det är en sak som förvånar mig. Om SJ vidtar en åtgärd som negativt påverkar en viss ort i det här landet, är ledamöterna i den landsändan mycket snabba med att kräva att statsrådet skall ingripa och justera vad SJ gjort. Men om SJ gör någonting positivt för en ort, är det ingen som stiger upp och säger någonting.

Varje år i samband med budgetbehandlingen diskuterar och fastställer riksdagen SJ:s verksamhet. Jag utgår ifrån som någonting alldeles nödvändigt att vi även fortsättningsvis ser till att SJ får denna möjlighet, om SJ över huvud taget skall ha en chans att klara sin ekonomi. Man påpekar nämligen ständigt och jämt att det inte vidtas tillräckliga åtgärder för att stärka SJ:s förutsättningar att klara ekonomin. Om någon ledamot av riksdagen skulle anse att vi på ett annat sätt bör reglera SJ:s verksamhet, bör han eller hon väcka en motion om den saken, och vi får då se om riksdagen är beredd att ställa sig bakom ett sådant förslag. Då får naturligtvis också ett statsråd lov att finna sig i riksdagens beslut.

Jag tycker inte att man ständigt skall påstå att SJ vidtar felaktiga åtgärder, när SJ bara lever upp till riksdagsbeslut som gäller SJ:s verksamhet.

Till Sigvard Persson: Jag tackar för inbjudan till Landskrona. Ges det tillfälle skall jag försöka att komma.

Anf. 15 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Jag skall först i korthet kommentera en del av det som Sigvard Persson yttrade.

Jag tycker att det är rätt anmärkningsvärt att man från centerhåll försvarar den typ av kommunala bidrag som Malmö kommun tänker införa. För min del är jag övertygad om att det finns stora möjligheter att stödja färjeverksamheten utan att starta kommunal verksamhet, där kompetensen saknas på ett direkt flagrant sätt. Man kan stödja genom att sänka eller slopa hamnavgifterna eller genom att man slopar de fyravgifter som vi i den här kammaren har infört. Vidare kan det ske genom att vi på kommunalt initiativ och på kommunens bekostnad skapar bättre terminaler. Detta skulle komma alla till del, och konkurrensen skulle stimuleras. Ta bort lex Öresund. Det är

intressant att höra att även Sigvard Persson nu är inne på de här tankegångarna. Tidigare har inte centerpartiet ställt sig bakom detta. Sigvard Persson citerade brev från Skånes handelskammare och från några andra personer, och det tycker jag var bra. Samtidigt frågade han, om även jag var beredd att följa den linje som angavs i brevet. Det är jag. Brevet har skrivits som stöd för en motion som inlämnades här i kammaren för några månader sedan och där jag själv står som första namn. Det är bra att Sigvard Persson ställer sig bakom detta, för då kan han kanske övertyga fler, varefter det blir lättare att snart få till stånd en ändring av lex Öresund.

Låt mig sedan, herr kommunikationsminister, konstatera att vi nu har fått ett klart uttalande om ambitionen att nå fram till en lösning, innan den här mandatperioden är slut. Då skall jag inte längre ifrågasätta tidsplanen, det lovar jag. Nu förutsätter jag att det kommer ett förslag före mandatperiodens slut. Men fram till dess, tills vi har kunnat verkställa någonting av beslutets innehåll, måste vi också räkna med en verksamhet. Det är ett livsvillkor för Öresundsregionen, och här tycker jag att kommunikationsministern faktiskt är något mera nonchalant. Inte ens delvis kommunala rederier kan trolla med knäna. Även deras verksamhet måste på ett eller annat sätt gå ihop. I annat fall kommer det att kosta skattebetalarna ännu mer pengar. Därför upprepar jag frågan: Vad anser egentligen kommunikationsministern om att man med skattemedel är beredd att slå undan fötterna på alla rederier utom ett? Ett av de rederier som man på detta sätt riskerar att slå undan fötterna på är faktiskt ett rederi som kommunikationsministern trots allt har ett visst ansvar för. Är det då inte bättre att stoppa rundgången av pengar genom att ändra lex Öresund? Det skulle ju komma alla till del. I denna fråga tror jag inte att jag enbart talar för vad kommunikationsministern förmodligen skulle vilja kalla de förkättrade högerkrafterna utan för en massiv opinion i södra Sverige. Denna opinion har tagit sig uttryck på många sätt. För att konstatera detta behöver man bara läsa tidningarnas insändarsidor under det senaste året. Om kommunikationsministern hade varit i Malmö den 1 maj, hade han kunnat konstatera att det bland de många appellerna i det socialdemokratiska förstamajtåget fanns precis samma krav på ändring av lex Öresund.

Anf. 16 MARGIT GENNSER (m):

Herr talman! Jag talade, herr kommunikationsminister, inte bara om Stockholmsdominans utan faktiskt också om Norrlandsdominans. Sydsverige är underrepresenterat.

Det har ju träffats en övergripande överenskommelse med danskarna och med tyskarna, och här har kommunikationsministern varit med. Jag har konstaterat att Malmö blir missgynnad på tre sätt. Flygbåtstrafiken har vi uppenbarligen inte stora möjligheter att påverka. Tydligt har vi inte tillräckligt med garantier från danskarna. Tågfärjeförbindelsen i Malmö försvinner. SJ har velat det. Limhamn-Dragör-linjen riskerar faktiskt att få sämre standard. Det säger danska DSB-chefen klart ut. Då får man verkligen regionala problem.

Det är viktigt att vi har förbindelse över både södra och norra Öresund. Vi

vet att det är svårt att upprätthålla förbindelsen i södra Öresund. Här tycker jag faktiskt att kommunikationsministern bör observera de tendenser till sämre trafik som definitivt visar sig.

Vi får en förflyttning av industrier, framför allt handelsföretag, upp till Helsingborg. KF, inget obekant företag, räknar med att företaget får flytta inom en femårsperiod, om det inte finns en tåg-färje-förbindelse med Danmark.

Sedan skulle jag vilja säga några ord till Sigvard Persson när det gäller skattesubventioner av utrikesfart. Jag tror att det är väldigt olyckligt med sådana. Med den konstruktion de har är de kanske inte direkt olagliga, men jag tror att de strider mot kommunallagen. Jag hoppas att de även i framtiden skall göra det.

Jag skulle vilja säga en annan sak också, nämligen att socialdemokraterna i Malmö försöker förstöra yrkestrafiken över Öresund för malmöborna. Här har man ett nöjesfartyg som kommer och tar marginalintäkter från Limhamn-Dragör-färjan. Om dessa sannolikt inte helt lagliga förehavanden kommer att "sättas i sjön", betyder det att yrkestrafiken Limhamn-Dragör kommer att försvagas. Och vi får ännu mycket större problem i södra Öresund.

Anf. 17 SIGVARD PERSSON (c):

Herr talman! Jag är glad över att kommunikationsministern har ett positivt intresse för Landskrona. Jag hoppas att vi inom en inte alltför avlägsen framtid skall kunna träffas där nere och studera förhållandena hos oss. Vårt så att säga nya näringsliv som blomstrar upp efter varvsnedläggelsen är av sådan art att vi behöver kontakter över sundet. De ekonomiska förutsättningarna måste finnas för att bedriva denna trafik.

Sedan till kommunikationsministern beträffande lex Öresund. Nu vet vi alltså kommunikationsministerns inställning. Det var kanske litet optimistiskt från min sida att tro att kommunikationsministerns inställning skulle avvika från finansministerns. Men jag vill upprepa vad jag anförde tidigare, att vi i Sverige inte skall känna det som en prestigesak att ändra bestämmelserna. Jag vill anknyta till vad skatteutskottet sade i sitt betänkande 1983/84:22. Efter att i princip ha ställt sig bakom finansministerns bedömning säger utskottet "att det kan vara motiverat att i lämpligt sammanhang ta upp även de frågor motionärerna aktualiserat på det nordiska planet för att åstadkomma regler som bättre överensstämmer med dem som gäller i fråga om annan nordisk färjetrafik". Detta visar ju att det finns anledning att se på frågan. Jag hoppas att också regeringen kommer till den bedömningen.

Sedan till Per Stenmarck om de kommunala subventionerna. Jag har bara velat redovisa den faktiska situationen. Mina partikolleger i Malmö får ta ställning utifrån den situation de befinner sig i. Det är ju ett mycket trängt läge i Malmö. Jag tycker därför att det i ett sådant läge är bättre att göra någonting från kommunens sida än att inte göra någonting alls.

Per Stenmarck tyckte också att vi behövde ha nya former för att backa upp rederierna. Det tycker jag också. I Landskrona har vi gjort så att vi framför

allt stött marknadsföringen. Vi har en viss subvention när det gäller terminalanläggningarna, men rederiet betalar fulla hamnavgifter.

Sedan beträffande lex Öresund, Per Stenmarck, är de synpunkter som jag framförde inte helt nya för centern. Ulla Tillander framförde samma uppfattning vid interpellationsdebatten den 30 maj 1983, och jag stöder den uppfattningen i dag.

Anf. 18 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! När det gäller lex Öresund vill jag bara än en gång hänvisa till den debatt som hölls när finansminister Kjell-Olof Feldt hade att svara på en fråga av Per Stenmarck. Finansministern talade då å regeringens vägnar, och jag omfattar således exakt samma uppfattning som den Kjell-Olof Feldt förde fram vid det tillfället.

Jag är glad över att Per Stenmarck nu tror på viljan att åstadkomma en lösning beträffande de fasta förbindelserna. Jag kan försäkra Per Stenmarck att den danske trafikministern och jag vid våra överläggningar har framhållit att man måste ägna speciell uppmärksamhet åt att följa vilka åtgärder som är nödvändiga att vidta under tiden till dess att vi har nått en sådan överenskommelse. För mitt vidkommande är detta ganska självklart utifrån riksdagens ställningstagande i december 1982, då man klarlade att frågan om färjeförbindelserna skulle ges förtur i dessa överläggningar.

Något förvånad är jag över att Margit Gennser inte tror på den överenskommelse som nu föreligger beträffande flygbåtsförbindelserna. Den frågan hade Arne Melchior och jag uppe när vi träffades i samband med Nordiska rådets session. Vi sade då – som det uttryckligen står i mitt svar – att de bolag som sköter trafiken måste klara av den frågan inom en månad. Man lyckades väl inte exakt på dagen, men man nådde fram till en överenskommelse. Jag kan försäkra att vi naturligtvis även där mycket noggrant kommer att följa att man verkligen lever upp till avtalen.

Det vore orimligt att hela tiden gå omkring och mena att alla avtal som träffas i detta avseende skulle dölja någonting annat än engagemang. Självfallet anser vi det angeläget att Öresundsförbindelserna fungerar. Någon annan uppfattning har vi inte från regeringens sida.

Anf. 19 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Låt mig först säga att jag aldrig har ifrågasatt kommunikationsministerns vilja i den här frågan. Tidsplanen är kärv, det är bara att konstatera, men vi hoppas nog alla att ni skall lyckas.

Åter till lex Öresund. Jag vidhåller att centerns inställning är ny, men ni är hjärtligt välkomna i kampen.

För några månader sedan avsändes ett gemensamt brev till regeringen från länsstyrelsen i Malmöhus län, Malmö kommun och Skånes handelskammare. Sigvard Persson har delvis berört det, och jag tänkte citera några valda delar:

”Finansministern uttalade vidare i sitt interpellationssvar att han ansåg att en ökad tobaksförsäljning knappast skulle komma att påverka rederiernas

lönsamhet i någon nämnvärd grad. Vi delar inte denna uppfattning. De berörda rederierna gör också den bedömningen att även begränsade lättnader i 'Lex Öresund' skulle medföra avsevärt ökade förutsättningar för en lönsam – och därmed förbättrad – trafik.

--- Ett av de större rederierna i Öresundsregionen räknar med ökade intäkter i storleksordningen 25–30 miljoner kronor per år och ett av de mindre rederierna med cirka 700 000 kronor årligen.

Mot bakgrund av dels rederiernas låga lönsamhet i dag, dels deras behov av reinvesteringar i nytt tonnage framstår den uppmjukning av 'Lex Öresund' det här är fråga om som ytterst motiverad och angelägen."

Brevet är undertecknat av dåvarande landshövdingen i Malmöhus län Nils Hörjel, kommunstyrelsens ordförande i Malmö kommun socialdemokraten Nils Yngvesson och chefen för Skånes handelskammare Lars Samzelius.

Det är alltså inte ointressant att vi får en förändring av denna lag – tvärtom.

Låt mig så ändra på min fråga, eftersom kommunikationsministern inte har velat svara på den tidigare. Då det uppenbarligen finns en mycket bred uppslutning i södra Sverige bakom kravet på en förändring av lex Öresund, är regeringen beredd att på ett positivt sätt lyssna på en eventuell uppvaktning i denna fråga? Mera stelbent än att man kan ändra sig behöver man väl inte vara. Det skulle trots allt bli ett utomordentligt starkt stöd, inte minst lokalt, för ett sådant krav.

Anf: 20 MARGIT GENNSER (m):

Herr talman! Jag är mycket glad att höra att kommunikationsministern kommer att följa frågan om flygbåtarna, men jag är inte alls så optimistisk som han.

Jag har faktiskt sysslat med denna fråga ända sedan 1976, då jag i Malmö fullmäktige ställde en första interpellation angående flygbåtsförbindelserna och deras inverkan på Malmö och Malmös kommunikationer. Ända sedan dess har de erbarmligt dåliga förbindelserna varit en följetong. Det är alltså i åtta år nu. Orsaken är naturligtvis att man inte har haft råd att investera i riktigt tonnage. Då kommer vi in på lex Öresund. Biljettpriserna är höga, och det är svårt att få verksamheten lönsam. Här kan faktiskt statsmakterna uppe i Stockholm göra en del för oss skåningar. Tänk på det!

Jag tror inte att bara god vilja och en omorganisation som gör att det nu blir en part som tar hand om verksamheten hjälper. Dess värre anser jag nog att denna part är den som egentligen har minst intresse av att kommunikationerna upprätthålls.

Kanske är jag för pessimistisk. Jag hoppas att kommunikationsministerns optimism skall hjälpa till att ge oss de goda förbindelser med flygbåtar över sundet som vi har saknat de senaste åtta åren.

Överläggningen var härmed avslutad.

*Om åtgärder för att
hedra Raoul Wal-
lenberg*

5 § Svar på interpellation 1983/84:149 om åtgärder för att hedra Raoul Wallenberg

Anf. 21 Statsrådet BENGTT GÖRANSSON:

Herr talman! Sven Munke har frågat mig om jag vill medverka till att även Sverige hedrade Raoul Wallenberg genom t. ex. ett officiellt erkännande i form av att ett monument över hans insatser reses eller att ett frimärke med hans bild utges.

Raoul Wallenberg har gjort heroiska insatser i mänsklighetens tjänst. Jag ställer mig likväl avvisande till tanken att Sverige på de sätt som föreslås skulle hedra hans minne. Med den praxis som finns i Sverige skulle detta kunna uppfattas som att den svenska regeringen accepterat tanken att Raoul Wallenberg inte längre skulle vara i livet. Därför vore det olämpligt att nu ta sådana initiativ som interpellanten föreslår för att hedra hans minne.

Anf. 22 SVEN MUNKE (m):

Herr talman! Jag framför ett tack till statsrådet för svaret. Det är med stor förvåning jag konstaterar den kylighet som präglar detta svar. Det enda positiva är ett kort erkännande av Wallenbergs insatser i mänsklighetens tjänst. Det är ungefär vad kulturministern, och jag kan tänka mig också regeringen, i nuvarande läge vill säga.

Det har under senare år i andra sammanhang vid flera tillfällen här i riksdagen framförts önskemål om att vi skall hedra Raoul Wallenberg. Motiveringen har varit att på ett värdigt sätt befästa minnet av vad Wallenberg som förste legationssekreterare vid Sveriges beskickning i Budapest under andra världskrigets slutskede utträttade i mänsklighetens tjänst. Som bekant räddade Wallenberg tusentals judar undan gaskamrarna genom att de fick provisoriska svenska pass som Wallenberg utfärdade. Det sågs inte med blida ögon av den tyska ockupationsmakten. Wallenberg levde farligt, vilket bl. a. har bekräftats av den dåvarande legationstjänstemannen Lars Berg, numera generalkonsul i Rio i Brasilien.

Wallenbergs insats att i slutskedet av andra världskriget rädda alla dessa judar från deportering och likvidering i de tyska gaskamrarna har väckt uppmärksamhet i hela världen. Förbittringen över att Wallenberg hamnade i sovjetisk fångenskap och att vetskapen om hans vidare öden är höljda i dunkel är därför naturlig.

På många håll i västvärlden har man velat hedra den tappre svensken. I USA har Wallenberg blivit hedersmedborgare, och han är den ende icke-amerikan jämte Sir Winston Churchill som hedrats på detta sätt. I andra länder hyllas Wallenberg som en av vår tids största humanister. Svenskens namn används för att namnge skolor, offentliga byggnader och platser, gator, institutioner osv. Böcker skrivs, och dokumentärprogram produceras. Bilden av Raoul Wallenberg hålls levande, trots att det är snart 40 år sedan han rövades bort av sovjetiska trupper. Det är endast det officiella Sverige som håller tyst.

Kulturministern säger i sitt svar att Wallenbergs minne inte skall hedras på

det sätt som föreslås i interpellationen. Jag har föreslagit att det officiella Sverige genom t. ex. utgivandet av ett frimärke med Wallenbergs bild eller genom någon form av monument över hans gärning skulle visa uppskattning för de insatser som han gjorde i egenskap av svensk representant.

Kulturministern säger också att om man visar sin uppskattning på detta sätt, skulle det kunna uppfattas så att den svenska regeringen har accepterat tanken på att Raoul Wallenberg inte skulle vara i livet. Man kan fråga sig vem som skulle uppfatta det på det sättet. När jag tidigare motionsvägen har fört fram tanken på ett frimärke med Wallenbergs bild har jag fått ungefär samma svar. Men postens generaldirektör Bertil Zachrisson har sedermera personligen i ett brev till mig förklarat att han förstår att intresset för att ge ut ett frimärke är så starkt bland allmänheten att han skall tänka över om man i någon form medelst en frimärksutgåva skulle kunna hylla Wallenberg.

Det är svensk praxis att inte på detta sätt hylla någon nu levande, säger kulturministern. Men då vill jag erinra om att man den 6 mars i år avtäckte en staty av den världsberömda sovjetiska ballerinan Galina Ulanova utanför dansmuseet här i Stockholm. Då gällde tydligen inte svensk praxis. Ulanova var nämligen själv närvarande och högst levande. Närvarande var också Sovjets vice kulturminister Ivanov. Även den svenska regeringen fanns på plats genom utbildningsminister Lena Hjelm-Wallén. Hon yttrade vid ceremonin att Ulanova är en levande legend – därmed kan man inte nog understryka att det gällde en levande person. Kan man inte hylla en svensk som vunnit aktning i hela västvärlden på samma sätt? Det hette att det var första gången i Sverige som en staty av en levande person avtäckts. Det är ett underligt sammanträffande att just denna enda person skulle vara från Sovjetunionen.

Vad hindrar nu Sverige att hylla en av sina egna som gjort en, som kulturministern betecknar det, heroisk insats på samma sätt? Man kan fråga sig om det är andlig snålhet eller om det är av respekt för vår stora granne i öst som man inte vågar officiellt hylla Raoul Wallenberg. Stora delar av svenska folket vill ha besked på den punkten. Jag utgår från att kulturministern kommer med något sådant besked.

Anf. 23 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! Jag beklagar Bengt Göransson's negativa inställning till Sven Munkes förslag. Det är ett förslag som Sven Munke har framlagt här tidigare och, som han själv nyss sade, också då har fått avslag. Ett ja till detta förslag om utgivande av ett frimärke som skulle symbolisera Raoul Wallenbergs betydelse kan inte längre uppfattas som ett accepterande av tanken att han ej längre skulle befinna sig i livet. Vi har ju redan gjort avsteg från denna princip. På sportens område är det ett par personer som har hedrats för sina viktiga insatser, och även om dessa var mycket viktiga kan de naturligtvis inte alls jämföras med Raoul Wallenbergs gärning. Utgivandet av ett frimärke med Raoul Wallenbergs bild skulle visa hur högt vi skattar hans arbete för de mänskliga rättigheterna.

Intresset för vad Raoul Wallenberg har åstadkommit växer explosionsartat

*Om åtgärder för att
hedra Raoul Wal-
lenberg*

över stora delar av världen. Föreningar har bildats, seminarier och temadagar har anordnats, fackeltåg har dragit genom många städer och hyllningar har framförts i svenska och utländska kyrkor.

Jag vill starkt poängtera vikten av att våra ungdomar får kännedom om nazisternas utrotning av judarna och om Raoul Wallenbergs insatser då han räddade 100 000 av dem. I flera länder tas hans gärning upp i skolornas undervisning. Jag vill för kammaren citera vad Gideon Hausner, som en gång ledde åtalet mot Adolf Eichmann, har yttrat med anledning av Raoul Wallenbergs insatser:

”Här har vi en man som kunde ha valt att stanna kvar i det säkra, neutrala Sverige när nazismen behärskade Europa. I stället lämnade han denna trygga hamn och reste till vad som då var en av de farligaste platserna i Europa – Ungern. Och varför? För att rädda judar. Han vann sin kamp, och jag tycker att i denna tid när det finns så litet att tro på, så ytterst litet som våra barn och ungdomar kan knyta sina förhoppningar och ideal till – är han en människa att visa upp för den värld som vet så föga om honom. Det är därför jag anser att historien om Raoul Wallenberg bör berättas, för att hans gestalt må få sin rätta plats i människors medvetande.”

En av Raoul Wallenbergs närmaste medarbetare, Per Anger, som under kriget tjänstgjorde som attaché vid dåvarande svenska legationen i Budapest, säger följande:

”Det är detta man funnit så viktigt att ungdomen får del av – Raoul Wallenbergs budskap att aldrig acceptera politiska övergrepp varken på folkslag eller individer, och att de nazistiska förbrytelseerna därför aldrig får glömmas.”

Vår omvärld måste ju fråga sig varför vi svenskar är så föga aktiva i frågan om Wallenberg och hans gärning, medan det utanför våra gränser finns ett allt starkare engagemang för honom och hans kamp för mänskliga rättigheter och mot våld och förtryck, var det än må ha uppstått.

Jag hoppas att Bengt Göransson inser att invändningarna mot de förslag som Sven Munke har framställt inte längre är bärkraftiga och att han i stället arbetar enligt de riktlinjer som föreslagits, till båtad för hela världen.

Anf. 24 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Låt mig inledningsvis kommentera Sven Munkes tillkännagivande, att han är förvånad över kyligheten i svaret. Sven Munke hade uppenbarligen väntat sig något annat än ett svar på frågan. Jag har valt att i mitt svar ge besked om regeringens inställning till exakt den fråga som ställdes. Jag tyckte det var centralt att göra det och att därutöver inte föra andra resonemang, i all synnerhet som Raoul Wallenberg-frågan faktiskt har diskuterats i kammaren även vid andra tillfällen under detta riksmöte. Så sent som den 7 februari förekom en diskussion i ämnet mellan utrikesministern och Karin Ahrlund.

Sven Munke har inte läst svaret riktigt rätt, när han säger att jag svarat att Raoul Wallenbergs minne inte bör hedras på det sätt som han har föreslagit. Jag sade – och jag är medveten om att man skulle kunna tolka svaret som

Sven Munke gör, om man inte läste fortsättningen – att vi inte ser det möjligt att hedra Raoul Wallenbergs minne på det sättet eftersom vi inte har godtagit tanken att han skulle vara avliden. Det är faktiskt en mycket viktig punkt. Vi har i vårt land principen att inte hedra levande personer genom resande av statyer eller utgivande av frimärken. För en fortsatt diskussion och för att möjliggöra fortsatta framställningar vid samtal med sovjetiska myndigheter är det faktiskt principiellt viktigt att vi står fast vid denna principiella syn: Raoul Wallenberg lever.

Då säger Sven Munke: Men hur var det då med ballerinan Ulanova vid dansmuseet? Ja, det är med henne på ett sätt som det är med frimärkena, där en och annan känd idrottsman kan figurera, och på ett annat sätt inte. I fallet Ulanova är det fråga om ett skulpturverk som är donerat till museet. Det är alltså ingenting där svenska myndigheter, svenska instanser, har tagit ett initiativ. Det är en skulptur som symboliserar danskonsten, och man har då valt en företrädare för danskonsten. Det är på samma sätt med de frimärken där idrottsmän har förekommit. Dessa har fått stå modell för kända idrottsgrenar, men de figurerar utan namn. Frammärkena fungerar alltså inte som privata hedersbevisningar för den ene eller den andre idrottsmannen utan uppmärksammar idrottsgrenar. Det kan vara viktigt att komma ihåg.

Jag tycker att den här diskussionen leder till den för mig mycket viktiga frågan, på vilken jag faktiskt skulle vilja ha svar av Sven Munke, möjligen också av Elisabeth Fleetwood: Menar ni att regeringen skall lägga ned ärendet Raoul Wallenberg genom att föreslå ett hedrande i form av ett frimärke eller ett monument och därmed medge att vi anser att Raoul Wallenberg inte lever längre?

Anf. 25 SVEN MUNKE (m):

Herr talman! Om det sistnämnda vill jag säga att det är en konstruerad frågeställning som Bengt Göransson nu tar upp. Raoul Wallenberg hedras ju över hela världen på detta sätt. Varför skulle inte hans eget hemland kunna hedra honom? Kulturministern talar här om praxis och att det "skulle uppfattas" som att Raoul Wallenberg inte längre lever. Vem "skulle uppfatta" det så? Jag tror inte att Sovjetunionen skulle uppfatta saken på det sättet.

Kulturministern menar att jag har läst frågesvaret på ett felaktigt sätt. Nej, herr statsråd, det står i svaret: "Jag ställer mig likväl avvisande till tanken att Sverige på de sätt som föreslås skulle hedra Raoul Wallenbergs minne." Om kulturministern hade läst min interpellation riktigt, hade han funnit att det i den står att vi skall hedra minnet av vad Raoul Wallenberg utförde – det är inte fråga om hans person. Han kan stå som förebild för ett humanitärt arbete som uppskattas över hela världen på samma sätt som en idrottsman och hans prestationer blir uppmärksammade t. ex. genom en frimärksutgåva. Kulturministern har inte läst interpellationen så grundligt som jag hade förväntat mig. Jag har däremot läst svaret rätt. Jag är verksam som journalist och brukar referera sådana här skrivelser, så jag är mycket väl medveten om ordens innebörd.

Vi hörde ju kulturministern säga – och det var väl där skon klämde – att Sovjet "skulle uppfatta" saken på visst sätt. Ja, det är som jag redan sagt: man är rädd för att stöta sig med Sovjet.

Det är också på det sättet att Ulanova står staty som symbol inte enbart för danskonsten utan också för sig själv. Hon var själv närvarande vid avtäckningen. Det argumentet verkar väldigt ihålligt.

Anf. 26 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! I fråga om utgivande av frimärken har en viktig princip varit att det endast skulle gälla avlidna personer. Men vi har ju redan, Bengt Göransson, gjort avsteg från den principen. Således kan vi inte längre säga att den är i allo gällande. Så länge den varade tror jag att vi kände respekt för den, men har vi lämnat den, kan jag inte finna någon anledning att inte den svensk som, såvitt jag kan bedöma, har gjort mest för mänskligheten skulle hedras på detta sätt.

Beträffande monumentet över den ryska dansösen sade Bengt Göransson att det gällde en kulturart och vår hyllning till den kulturarten med henne som symbol. Ja, men den vägen är det också i det aktuella fallet lätt att nå ett resultat. Vi medverkar gärna till ett monument till stöd för de mänskliga rättigheterna och etableringen av dessa över hela världen. Jag kan inte tänka mig en bättre symbol för de mänskliga rättigheterna än Raoul Wallenberg.

Anf. 27 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Jag nödgas faktiskt, även om jag beklagar det, återgå till textläsningen. Sven Munke gör nämligen för andra gången i rad det felet att han slutar läsa svaret där den mening börjar som klargör den faktiska innebörden. Det står så här i svaret: "Jag ställer mig likväl avvisande till tanken att Sverige på de sätt som föreslås skulle hedra Raoul Wallenbergs minne. Med den praxis som finns i Sverige skulle detta kunna uppfattas som att den svenska regeringen har accepterat tanken att Raoul Wallenberg inte skulle vara i livet." Det är vad jag sade, och jag tycker faktiskt att det är viktigt att det framgår.

Men då frågar Sven Munke: Vem skulle tro att Raoul Wallenberg var död om vi gjorde det här? Skulle det vara Sovjet? Ja, just det. Sovjetunionen är ju just det land av vilket vi kräver besked om Raoul Wallenberg. Om vi även i fortsättningen vill ha denna fråga aktuell, om vi vill kunna ta upp den vid de tillfällen när vi möter företrädare för Sovjetunionen – vilket sker med jämna mellanrum – kan vi inte på den här punkten frånga gällande princip. Jag tycker faktiskt att det är ganska elementärt.

Att nu fatta beslut om ett monument över Raoul Wallenberg vore detsamma som en bekräftelse på att "filen" var stängd, och det vill i varje fall inte jag medverka till.

Sedan till Elisabeth Fleetwood. Vi har inte gjort avsteg från några principer när vi valt att ge ut frimärken med idrottsgrenar som illustration, eftersom vi på de frimärkena inte sätter ut några namn. Det är i och för sig kända personer som får figurera i idrottsliga sammanhang. Men det är inte

detsamma som att så att säga resa monument över dem. Vi har faktiskt inte till vare sig den ena eller den andra idrottsmannens ära utgivit vad som skulle kunna kallas personfrimärken.

Anf. 28 SVEN MUNKE (m):

Herr talman! Det är ett märkligt sätt att resonera om man säger att den man vill hedra först skall tigas ihjäl i sitt hemland. Jag kan inte komma ifrån att man får den uppfattningen när man läser svaret på interpellationen.

I förrgår kom ett nyhetstelegram från Ungern, i vilket den ungerska motsvarigheten till TT förklarade att man nu beslutat sig för att hedra Raoul Wallenberg på något sätt, med någon öppen plats eller med någon form av skulptur. Som några kanske vet skulle det ju resas ett monument över Raoul Wallenberg i Ungern i slutet av 1940-talet. Men natten före avtäckandet släpades monumentet bort av sovjetiska soldater med hästar. Monumentet finns nu någonstans på den ungerska landsbygden. Man har förhoppningar om att det skall kunna återställas. Den som meddelat detta till nyhetsbyrån är Istvan Sarlos som är en hög politisk ledare inom den ungerska regeringen. Det har emellertid förekommit att man från Moskvas sida varit mycket negativ till detta. Man får faktiskt uppfattningen, herr talman, att det är av rädsla för vår granne i öst som man inte vågar levandegöra någonting när det gäller en av vår tids största personligheter, och det är bara att beklaga.

Jag tror inte att Sovjet skulle uppfatta saken så som kulturministern tillsammans med regeringen framhärdar att hävda, att det skulle betyda att vi uppfattar Raoul Wallenberg som död. Jag har stor erfarenhet av Sovjet. Jag har arbetat där som reseledare och känner många kulturpersonligheter och politiker där. Jag tror inte alls att man skulle uppfatta saken på detta sätt. Det handlar om en myt som regeringen försöker odla, samtidigt som regeringen ligger mycket lågt då det gäller att göra någonting.

Jag förstår att frågan är obehaglig för regeringen. Man har klantat med den i snart 40 år, när man försökt få rätsida beträffande Raoul Wallenbergs öde. Varje gång någon påminner om detta blir det obehagligt för regeringens företrädare, som försöker tala så litet som möjligt om det hela.

Detta är att beklaga, herr talman.

Anf. 29 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! Först och främst vill jag kommentera det Bengt Göransson sade om att stänga "filen" beträffande Raoul Wallenberg. Vi kan väl vara eniga om att ingen av oss avser att åstadkomma något sådant, så det skulle inte ens behöva nämnas.

Vi kan *naturligtvis* inte fatta något beslut här i kammaren i dag om hur Raoul Wallenberg skall hedras. Det har inte varit vare sig Sven Munkes eller min tro att så skulle kunna ske.

Men jag har en fråga till Bengt Göransson. I min förra replik nämnde jag möjligheten att resa ett monument för de mänskliga rättigheterna och att då välja Raoul Wallenberg som symbol. Det är ju en väg som inte på något sätt

Nr 149

Måndagen den
21 maj 1984

*Om åtgärder för att
hedra Raoul Wal-
lenberg*

*Om åtgärder för att
hedra Raoul Wal-
lenberg*

kan missuppfattas av eventuella grannar. Anser Bengt Göransson att den vägen är framkomlig?

Anf. 30 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Självfallet kan en till utseendet bekant person få vara symbol i skilda sammanhang, utan att det behöver innebära ett hedrande av just den personens minne exklusivt. Jag kan alltså i och för sig inte se något hinder för det som Elisabeth Fleetwood föreslår. Men jag vill ändå understryka att om den person som väljs som symbol skulle vara Raoul Wallenberg och vara så känd, får man möjligen samma effekt som jag har varnat för, nämligen att de med vilka vi diskuterar denna fråga ser det som en bekräftelse på att vi uppfattar honom som död. Jag tycker alltså att det finns skäl för oss att ta det resonemanget på ett visst allvar.

Det är möjligt att Sven Munke som reseledare har träffat många politiker i Sovjet. Men jag har en känsla av att det i de många handlingar som finns i utrikesdepartementets arkiv och som vid skilda tillfällen frisläppts – det rör sig om många tusen sidor – finner man kanske redogörelser för överläggningar med andra politiker än dem som den ene eller andre reseledaren har träffat under nattliga eller dagliga vandringar i Moskva eller Leningrad.

Jag anser att den här frågan är ofta och väl diskuterad, och jag tycker inte det är en korrekt beskrivning att säga att Raoul Wallenberg i Sverige tigs ihjäl. Det rör sig heller inte om en fråga som regeringen har underlåtit att ta upp. Och detta vet både Sven Munke och Elisabeth Fleetwood.

Anf. 31 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! Jag har ingen som helst avsikt att misstänkliggöra allvaret i Bengt Göranssons resonemang – det är uteslutet. Det är principerna för och sättet att hedra Raoul Wallenberg och stärka de mänskliga rättigheterna som är målet för mitt deltagande i den här debatten.

Men Bengt Göransson sade själv, när jag föreslog ett monument över de mänskliga rättigheterna med Raoul Wallenberg som symbol, att man möjligen skulle få samma effekt som den Bengt Göransson hävdar att man får vid utgivandet av ett frimärke. Det låter tveksamt. Man får möjligen samma effekt, sade alltså Bengt Göransson. Jag hoppas att Bengt Göransson är redo att undersöka om det vore möjligt att genomföra mitt förslag. Möjligen finner vi då att det inte har den effekt som Bengt Göransson tror att det skulle ha, utan att detta är *ett* sätt för oss att hedra Raoul Wallenbergs gärning.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Föredrogs men bordlades åter

Konstitutionsutskottets betänkande 1983/84:30

Finansutskottets betänkanden 1983/84:36 och 37

Skatteutskottets betänkande 1983/84:41

Justitiekottets betänkanden 1983/84:25 och 27-30
Lagutskottets betänkande 1983/84:34
Utrikesutskottets betänkanden 1983/84:20 och 22
Kulturutskottets betänkande 1983/84:21
Trafikutskottets betänkande 1983/84:31
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 1983/84:22

Nr 149

Måndagen den
21 maj 1984

*Meddelande om
frågor*

7 § Anmälades och bordlades

Proposition

1983/84:202 Ändring av riksgränsen mellan Sverige och Finland

8 § Anmälades och bordlades

Motionerna

1983/84:2969 av *Lars Werner m. fl.*

1983/84:2970 av *Rolf Dahlberg m. fl.*

1983/84:2971 av *Sigvard Persson m. fl.*

1983/84:2972 av *Kjell Johansson och Olle Grahn*

Riksdagens revisorers förslag angående vissa åtgärder på beskattnings- och
indrivningsområdet (förs. 1983/84:24)

9 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framstälts

den 18 maj

1983/84:603 av *Berit Oscarsson* (s) till utbildningsministern om yrkesorienterad folkbildning:

LO, TCO, ABF och TBV har i en skrivelse anfört att förändringarna i arbetslivet är mycket omfattande, vilket leder till att stora grupper på arbetsmarknaden är utslagningshotade. Behovet av utbildning är mycket stort. De nämnda organisationerna anför att vissa kompletterande insatser för yrkesorienterad folkbildning skulle kunna göras av studieförbunden inom ramen för nuvarande folkbildningsförordning och av riksdagen beslutade anslagsramar.

SÖ har yttrat sig över skrivelsen och anser att en begränsad vidgning av studieförbundens verksamhet borde kunna tillåtas.

Kan statsrådet ansluta sig till den av SÖ föreslagna tolkningen av nuvarande folkbildningsförordning?

1983/84:604 av *Bengt Wittbom* (m) till arbetsmarknadsministern om kollektiv inskrivning av ungdomar på arbetsförmedlingar:

Enligt uppgift förekommer det att ungdomar i gymnasieskolans avgångsklasser strax före avslutningen kollektivt skrivs in på arbetsförmedlingarna,

Nr 149

Måndagen den
21 maj 1984

*Meddelande om
frågor*

och därmed också i ungdomslagen.

Avser arbetsmarknadsministern vidta några åtgärder för att förhindra detta?

10 § Kammaren åtskildes kl. 13.56.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert