

# Motion till riksdagen

1985/86:T260

Lars Werner m. fl. (vpk)

Scandinavian Link-projektet, m. m.

---

Europas mäktigaste män har fått en idé. Den är ett hot mot oss som vill andas ren luft. Vi som gillar levande landsbygd och levande granar. Vi som tycker att det ska finnas båtar, varv, hamnar och tåg i det här landet.

Idén kallas Scandinavian Link. Stora krafter är i rörelse för att förverkliga den här idén. (Ur org. MOTLÄNKENS folder Huvudlöst)

## Bakgrund

Ekonomiska makthavare i Europa och USA använder termen eurosclerosis för att beteckna Europas ekonomiska tillstånd. Termen uttrycker uppfattningen att "det gamla Europas" ekonomiska system blivit förstelnat eller åderförkalkat.

Etablissemangets ekonomer och industrimagnater anser nämligen att lagar och bestämmelser som handlar om arbetsmarknaden, industrin, miljön m. m. har gjort att Europa inte lika snabbt som USA kan anpassa sig till nya villkor. Volvochefen P G Gyllenhammar, som delar nämnda syn, höll våren 1982 ett tal i New York där han följdriktigt förespråkade "en ny Marshallplan för Europas industri". Gyllenhammar pläderade för en politisk strategi där industrin skall spela en aktiv roll när det gäller att formulera krav på den framtida tillväxten i nationerna.

1983 sammankallade Volvochefen en grupp europeiska industriledare för att diskutera "det europeiska initiativet". Idén till mötet sägs ha lanserats av dåvarande EG-kommissionären Etienne Davignon, som tillsammans med andra från kommissionen deltog på mötet. De projekt som diskuterades är vägsystem, broar, "telecommunication highways" och projekt för att öka Europas energiberoende.

Industriledarna ansåg att en av de viktigaste finansieringskällorna till projekten skulle vara de statliga satsningar som tidigare gått till "dödsdömda industrier". Förhoppningen, som senare infriats, var att industriledarnas förslag skulle få stöd hos västvärldens regeringschefer och att de skulle tas upp på den s. k. tiogruppens årliga ekonomiska toppmöten.

På europeisk nivå bildades en industriklubb vars syfte klargjordes av Gyllenhammar med följande ord: "Det som är nytt med denna klubb är att vi inte är en vanlig påtryckarorganisation. Vår strategi är handlingsinriktad, inte bara en ny bön om hjälp." Volvochefen fick också de nordiska statsministrarnas välsignelse att tillsammans med den finländske finansmannen, f.d. socialdemokratiska industriministern Ulf Sundqvist, leda en

nordisk grupp. I gruppen har från resp. land ingått någon tung industriman och personer med goda kontakter inom arbetarrörelsen.

Ett arbetsområde för den nordiska gruppen har varit att lägga fram förslag till en reformering av de nordiska ländernas utbildningssystem för att tillgodose samhällets och industrins behov av datakunnande. Men huvuduppgiften var att som det verkligen stora projektet ta sig an Scandinavian Link. Den europeiska storfinansklubben (Roundtable of European Industrialists/Siemens, Thyssen, Volvo m. fl.) strävan är att öka sin konkurrenskraft och vinst. I rapporten Missing Links heter det:

– Europeisk industri får ej hindras från att söka uppnå stordriftsekonomi och optimal marknadsförings- och tillverkningsstrategi på grund av brister i dess transportsystem.

Projektförslag anpassade till ScanLink-idéerna har utretts på finansdepartementet under ledning av statssekreterare Erik Åsbrink, vars "tunga" grupp förberedde den nordiska handlingsplan som senare antogs som en rekommendation av Nordiska rådet.

Beslut rogs i Reykjavik i mars 1985 (efter att ha behandlats i brevväxling mellan P G Gyllenhammar och Olof Palme, tagits upp i Nordiska ministerrådet vid flera tillfällen etc.) Planen, som fick titeln "Handlingsplan för ekonomisk utveckling och full sysselsättning" omfattar industripolitik, datateknologi och olika delprojekt.

Planens mest konkreta delar syftar till omfattande förändringar i den s. k. infrastrukturen i de nordiska länderna med vägprojekt, brosystem och nät för tele- och datakommunikation.

Investeringsförslagen på kommunikationsområdet ansågs präglade av "ett viktigt nytänkande" som skall ge företagen i Norden bättre villkor och expansionsmöjligheter – helt i Gyllenhammars anda.

F.d. LO-ordföranden Gunnar Nilsson, ledamot i Nordiska rådets ekonomiska utskott, sade enligt protokollet från Reykjavik, följande om näringslivstopparnas insatser:

– Det finns en och annan som tillskriver den s. k. Gyllenhammarsgruppen 'äran' av förslaget till handlingsplan. Låt mej helt enkelt erinra om att hela programmet för utbyggnaden av kommunikationer vore omöjligt utan statsmakternas medverkan och övergripande ansvar---. Det nordiska samarbetet har under åren tillförts nya impulser från Nordens fackliga samorganisation (NSF).

--- Som ordförande i utskottet har jag varit med om alla turerna. Några efterhandskonstruktioner (i historieskrivningen) kommer därför aldrig att bli trovärdiga.

Beskrivningen av händelseförloppet, liksom citatet ovan äger ett speciellt intresse eftersom representanter för regeringen Palme kategoriskt förnekade att regeringen någonsin behandlat frågan om "Gyllenhammargruppens" ScanLink-förslag.

Vid ett möte i Køge 1983 beslutade Arbetarrörelsens nordiska samlingskommitté (SAMAK) att utse en arbetsgrupp för ekonomisk politik med representanter från socialdemokratiska partier och landsorganisationer i Norden. Uppgiften var att "klarlägga villkoren för en mer expansiv ekonomisk politik". Gruppen säger i sin rapport, daterad februari 1985

under rubriken Aktuella projekt om Scandinavian Link att man inte tagit ställning till om det bör genomföras i sin helhet. Det framgår dock att "mycket stora delar av projektet är angelägna och bör genomföras".

Under våren 1985 propagerade finansminister Kjell-Olof Feldt för ScanLink-projektet och hyllade Gyllenhammars initiativ. Finansministern deklarerade också att han ämnade påverka tiogruppens övriga ministrar med utgångspunkt från Roundtable- och Gyllenhammargruppens resp. förslag. Gyllenhammars drömlänk – en motorväg från Oslo till kontinenten, Öresundsbro m. fl. brobyggen – var etablerad som projektidé på statsmannanivå utan att Sveriges riksdag ens haft tillfälle att debattera frågan.

I den europeiska industrklubben Roundtable of European Industrialists rapport "Missing Links" förekommer tre konkreta projekt för Västeuropa:

- 1) Euroroute, en fast förbindelse mellan England och Frankrike över Engelska kanalen
- 2) ScanLink, en plan för att fylla igen "luckorna" i väg- och järnvägsförbindelserna mellan Norge, Sverige, Danmark och norra Tyskland
- 3) Ett transeuropeiskt järnvägsnät för höghastighetståg med farter på 350–400 km/tim.

Den europeiska industrgruppen med Volvochefen i spetsen förutsätter en våldsamt ökning av transporter på nämnda leder, dock utan att närmare gå in på vilka företagsprodukter som skall rulla på de nya superautostradorna.

## Genomgripande strukturförändringar

Maktelitens syfte med att förändra den s. k. infrastrukturen i Sverige, Norden och övriga Västeuropa har sitt ursprung i synen på Europa som "åderförfälskat". En Marshallplan i modern tappning enligt Gyllenhammars officiella modell försvaras med att Europa skall hänga med i konkurrensspiralen för att hävda sig mot USA och Japan.

Grundfilosofin kretsar kring transporter och att s. k. högvärdiga produkter kommer att innebära ett större transportbehov, mer "högfrekventa" transporter etc. En av Volvos chefer sammanfattar den strategi som kräver en ny struktur på följande sätt: – Lager betraktade vi som en tillgång (under andra hälften av 70-talet) – i dag ser vi lager som slöseri. Strävan i alla företag går mot att öka kapitalomsättningen och undvika att kapital är bundet i lager och förråd.

Företag som Volvo strävar efter ett transportsystem där produkterna rullar direkt från sista stationen på produktionslinjen till marknaden. En Scandinavian Link från Oslo till Hamburg skapar möjligheter för en enda stor anlöpningshamn i Europa med anknytning till de amerikanska rederiernas jordenruntlinjer.

Gyllenhammars känslosamma yttranden om nordisk samhörighet kan komma att lösas upp i avgasmolnen efter långtradare på väg till en WorldLinkstyrd av amerikanska intressen. Den förre amerikanske utrikesministern Henry Kissinger har också sagt sig vilja bilda en Roundtable of Atlantic Industrialists för att förstärka banden mellan USA och Europa. Volvochefen beskrivs som den lämpligaste partnern för att starta en sådan Atlantenklubb.

Om ScanLink byggs kommer 40 % av parti- och styckegodset av nu sjöanknutna transporter att föras över till landtransporter, enligt en rapport från Göteborgs universitet. Många jobb i hamnarna kommer att försvinna och sjöfarten hotas på i första hand hamnarna på syd- och västkusten. I rapporten "Missing Links" från den europeiska storfinansgruppen nämns även folkomflyttningar som viktiga förändringar i infrastrukturen. Medan regeringsrepresentanter i Sverige ömsom pläderar för, ömsom förnekar, att man över huvud taget engagerat sig i ScanLink-projektet kan vi konstatera att Gyllenhammars visioner riskerar att förverkligas utan att någon tagit ansvaret för att beräkna de totala miljömässiga eller samhällsekonomiska följderna av projektet.

## Konkreta objekt

När P G Gyllenhammar presenterade sitt vägprojekt i London i december 1984 passade han på att ge regeringen en eloge för att den gett klarsignal för *motorvägen i Halland*, vilket sågs som "ett steg i rätt riktning".

I bilaga 8 till budgetpropositionen presenteras aktuella delar av den nordiska handlingsplanen från Nordiska rådet. Två av tre sådana vägobjekt har redan påbörjats. Det tredje, *motorvägen mellan Stenungsund och Uddevalla*, har mött mycket starkt motstånd i Västsverige och av lokalbefolkningen. Beträffande sträckan St Höga-Uddevalla berörs framför allt Ljungskile i olika grad beroende på alternativ sträckning. Regeringens beslut att redan i januari 1985 uppdra åt vägverket att projektera ovannämnda motorväg togs i all hast i samband med att Volvos planer på etablering i Uddevalla offentliggjordes. Tanken är att vägbygget skall påbörjas redan 1987 för att tillfredsställa bilföretagets krav.

Det trafikunderlag som normalt krävs för att motivera motorvägssatsningar är ca 15 000 fordon per dygn. Trafiken söder om Uddevalla är i dag mindre än hälften av detta. För sträckan fanns i vägverkets tidigare planer, dvs. före regeringens akuta ingripande, endast en serie åtgärdsförslag för att minska olycksriskerna. En sådan satsning har stark folklig förankring i motsats till motorvägsplanerna. Skillnaden kostnadsmässigt är anmärkningsvärd: enligt vägverkets tidigare prioritering skulle hela E 6-an norr om Göteborg kunna förbättras för 300 milj. kr., medan enbart de fyra mil motorväg som möter allt starkare motstånd nu beräknas till ca 1 miljard kronor.

Oavsett vilket alternativ som väljs för sträckan St Höga-Uddevalla och även om motorvägsplanerna krymps ned till en motortrafikled, vilket nu nämnts av kommunikationsministern, handlar det om ett onödigt och dyrbart projekt för att tillgodose Gyllenhammargruppens intressen. Om en sådan satsning görs betyder det att den mycket starka folkliga opinionen körs över och att Bohuslän hotas av förödelse av hela samhällen, som t. ex. Ljungskile, alternativt att stora natur- och kulturvärden i skogsbygden går till spillo. Skogsdöden, i en redan hotad region, påskyndas av varje satsning som förutsätter en ökning av landsvägstrafiken.

Med hänvisning till vpk:s syn på trafik- och transportpolitiken, vilken bygger på krav om resurshushållning, måste motorvägsbyggnationer ifråga-

sättas. Vpk:s ställningstaganden i trafik-energi-miljöfrågor redovisas i andra motioner.

Miljöfrågorna och förslag till lösning på de stora problem som finns är omöjliga att diskutera löskyckta ur sitt sammanhang. Med en transport- och trafikpolitik som utgår från ett samhällsekonomiskt perspektiv, där hänsynen till miljön och människornas behov är vägledande, hamnar man på kollisionkurs med ekonomiska maktgruppers visioner. Vpk:s alternativ med offensiva satsningar på spårbunden kollektiv- och godstrafik, kustsjöfart, upprustning och utbyggnad av järnvägarna och en massiv satsning för att överföra tung trafik från landsväg till järnväg sammanfaller med miljörelsens och organisationen Motlänkens krav. I konsekvens med detta anser vpk att Väst kust- och Bohusbanorna skall rustas upp för ökad kapacitet.

När det gäller vägsträckan mellan Stenungsund och Uddevalla måste nämnas att motorvägen till för ett år sedan var helt oplanerad. Det brukar i övriga fall ta 10–15 år av noggrann planering innan en landsväg kan byggas. I budgetpropositionen återfinns nu det förslag som tillfredsställer ScanLink-idéerna och som är det dyraste bygget i vägverkets historia.

Fackliga representanter liksom landets vägdirektörer förbluffas av de snabba ryck med vilka regeringen i olika sammanhang kört över vägverkets prioriteringsplaner. Verket fråntas sin auktoritet genom regeringens samarbete med Volvo och Nordiska rådets nya roll som övernationellt organ. De förändringar som skett under det senaste året förändrar också den regionala balansen på ett drastiskt sätt. Anpassningen till storföretagens krav på supersnabba transporter leder till att nödvändiga vägsatsningar i t. ex. Norrlandsregionen fördröjs ytterligare.

Vpk anser att E 6 bör rustas upp av trafiksäkerhetsskäl på här nämnda avsnitt.

*Öresundsbroprojektet* är en idé som föddes långt innan industrimagnaterna lanserade sin nya strategi. Men den passar som hand i hanske med den reflektionslösa tillväxtfilosofi som presenterats. I likhet med övriga delar av Link-projektet plockas broförslaget fram än en gång som den stora arbets-skapande satsningen i en krisdrabbad region.

När Uddevallaområdets innevånare chockades av beslutet om varvsnedläggningen användes löften om motorvägssatsningar för att blåsa under uppfattningen att jobb skall skapas till vilket pris som helst. När nu också Malmöregionens redan höga arbetslöshet ytterligare förvärras kommer starka krafter att verka för att broprojektet förverkligas genom att ett visst antal arbeten kan skapas på kort sikt.

Efter åratals utredande om Öresundsförbindelserna har ännu ett förslag presenterats, vilket dock lyfts ut ur budgetpropositionen i avvaktan på en regeringsöverenskommelse med Danmark. Den senare förutsätter att folketinget först tar beslut om en fast förbindelse över Stora Bält. Något sådant beslut har ännu inte fattats. Även denna fråga ingår som ett delprojekt i Gyllenhammars länk.

Nordiska rådet har genom den antagna rekommendationen i Reykjavik om handlingsplan för ekonomisk utveckling och full sysselsättning överlåtit åt Ministerrådet att utreda frågan om en ny låneordning (UNI) inom Nordiska Investeringsbankens verksamhet.

Den särskilda låneordning som därefter tillskapats innebär att Nordiska rådet från att ha fungerat som parlamentariskt rådgivande församling nu genom sambandet med Ministerrådet kan styra nationella investeringsprojekt.

Självfallet kan väginvesteringar göras med hjälp av en sådan nämnd låneordning, vilken nu också omnämns i budgetpropositionen. Men varför just till en motorväg som näringslivets mäktigaste män vill ha men som vägverket aldrig prioriterat?

I budgetförslaget sägs dels att motorvägen mellan Stenungsund och Uddevalla beräknas till 300 miljoner mer än som angivits i Nordiska rådets handlingsplan, dels att det lån som skall finansiera motorvägen inte kommer att belasta statsbudgeten förrän på 1990-talet. På sikt måste trots allt festen till storfinansens ära betalas.

## Motståndet mot ScanLink

På försommaren 1985 fanns ett organiserat motstånd mot planerna på ScanLink-projektet. På Svenska Naturskyddsföreningens årsmöte var det den stora frågan och liksom för Fältbiologerna, Miljöförbundet och regionala och lokala motståndsgrupper gällde det att informera om konsekvenserna för miljön. Flertalet protesterande rörelser har också pekat på en odemokratisk handläggning av vägplaneringen särskilt beträffande den kontroversiella vägsträckan i Bohuslän.

Inom socialdemokratien finns också ett starkt motstånd mot förslagen om motorvägsbyggen, Öresundsbro och starkt ökad trafik. I det miljömanifest som Socialdemokratiska kvinnoförbundet, SSU, Broderskapsrörelsen och Unga Örnar antog sommaren 1985 finns en kraftig markering mot den trafik- och transportpolitiska inriktning som ScanLink företräder.

På senare tid har också spänningar inom regeringskretsen i frågan om ScanLink antytts. En av regeringens miljöpolitiska sakkunniga anser t. ex. att "förslaget är otidsenligt ur miljösynpunkt". Med hänvisning till kostnaderna har dessutom kommunikationsministern uttalat att motorvägen St Höga-Uddevalla kan komma att omprövas.

I och med riksdagsbeslutet från den 18 december om miljöaspekter på landets vägpolitik har motståndarna till ScanLink och ökad bilism i storföretagens anda fått ytterligare stöd för sina krav.

## Riksdagsbeslutet den 18 december 1985

Riksdagen beslutade i december förra året om skärpta krav för avgasrening för personbilar m. m. Riksdagen deklarerade att ökade transporter på järnvägen är av stor betydelse från miljösynpunkt. För första gången anläggs

dessutom viktiga miljöaspekter på vägpolitiken.

Riksdagen har beslutat att förslag till stora resurskrävande motorvägssystem, vilkas syfte är att prioritera landsvägstrafiken, måste bli föremål för en omsorgsfull och kritisk prövning. Miljöaspekterna skall enligt samma beslut särskilt beaktas i vägplaneringen fram till 1997.

Med detta helt nya synsätt står det klart att varje etapp av ScanLink-projektet som innebär en "prioritering av landsvägstrafiken", typ motorvägsbygget St Höga-Uddevalla, strider mot riksdagsbeslutet och måste dömas ut av miljöskäl. Detsamma måste gälla Öresundsbrosatsningar enligt vårt sätt att se.

## Volvomakt och övernationella förbund

Gyllenhammar drömmer om motorvägar. En del tror att han ha någon slags världsförbättrande syften med sina visioner. Andra vet att han är bilförsäljare. Det vore tjänstefel av honom att inte kräva satsningar på bilism. (Ur förbundstidningen HAMNARBETAREN)

Under det senaste året har det bland socialdemokrater höjts röster för att få tillstånd en samhällspolitisk och ideologisk debatt om den nya typ av ekonomiska och politiska makteliter som växt fram i Sverige. Ett exempel är Olle Svennings bok Ålska makten som pekar på de korporativistiska drag som finns genom allianser mellan män i toppositioner inom arbetarrörelsen – fackförbunden och socialdemokratin, samt näringslivet. Gyllenhammars väg är ett tillspetsat exempel på detta och sammanfaller helt med finansministerns planer för framtiden i Sverige, den s. k. tredje vägen. Den tredje vägen bär alltså korporativistiska drag. I kommentarerna till årets statsverksproposition har det sagts att en borgerlig regering aldrig skulle ha vågat utmana arbetarrörelsen så som nu skett.

Förspelen till och lanseringen av idén med Scandinavian Link-projektet är ett av de grövsta exemplen från Sverige av i dag på det odemokratiska spel som bedrivs över de förtroendevalda riksdagsledamöternas huvuden. Endast inom brödrskapet mellan representanter för topparna inom bilindustrin, regeringen, fackföreningsrörelsen och bankvärlden tillåts en diskussion om för folket avgörande frågor till dess att strategin anses så förankrad bland ett antal utvalda att massmedia kan lätta på förlåten. När massmedia presenterar sin bild av spelet för folket, framställs storfinansens främsta företrädare som visionärer med känsla för landets och människornas behov. Gyllenhammars handlingsinriktade strategi och samarbetsvilja visas upp som ett exempel på bärkraften i socialdemokratins snedvridna filosofi att det som är bra för Volvo är bra för löntagarna. P G Gyllenhammars olika uttalanden från välbesökta presskonferenser citeras i pressen som om ingen journalist kommit på tanken att kejsaren – doktor Gyllenhammar – framträtt utan kläder. Ingen TV-reporter har hittills vågat utropa några utmanande meningar om kejsarens nya kläder.

Och ändå har företagsledaren enligt en rad citat i riksmassmedia bjudit på riktiga tillfällen. När den kapitalistiska profithungern dammas av kan det låta som följer ur Gyllenhammars mun:

Själv tror jag att det finns ett stort intresse för Norden och vi genomför just nu en opinionsundersökning för att se om det är fallet. Scandinavian Link är inte bara ett rejält och handfast projekt – det är också symboliskt, det ska binda oss närmare varandra. Begreppet Norden har mindre med geografi och mer med känslor att göra. Det vore bra med en ny nordisk folkrörelse.

Medan Volvochefen framträder med ett falskt och uppblåst patos håller sig de nordiska statsministrarna blygsamt i bakgrunden trots att ministerrådet backat upp det forna Roundtable-förslaget i sin nordiska tappning. Vår egen finansminister, Kjell-Olof Feldt, har också visat upp en mer rättvisande framtoning än brodern Gyllenhammar då han rest runt i Europa för att sprida dennes visioner om ett nytt Europa i Thyssen- och Siemensbrödernas smak. Feldt var i dessa sammanhang uppfriskande öppenhjärtig i pressutskicksen.

Finansministerns gåpåaranda fungerade ända till dess att miljörörelsen började sätta sig in i och ifrågasätta Gyllenhammars och Feldts väg. Informationen från Svenska naturskyddsföreningen, Fältbiologerna, Miljöförbundet och Motlänken om att ett nytt motorvägssystem skulle påskynda skogsdöd och naturskövling kom att leda till en propagandistisk helomvändning inom regeringskretsen. På senhösten 1985 var motståndet mot ScanLink-projektet så pass starkt att den nyvalde kommunikationsministern, Sven Hulterström, tillika ledamot i Volvos styrelse, helt frankt förnekade att regeringen någonsin diskuterat frågan – ja, att man inte ens haft anledning att göra det!

Ministerrådets och Nordiska rådets roll när det gäller att försöka baxa Gyllenhammars projekt till seger är märkligt och strider såvitt vi vet mot dessa organs traditionella arbetsmetoder. Den som med ärliga syften värnar om ett ökat nordiskt parlamentariskt samarbete borde först och främst sträva efter att olika förslag får en folklig förankring i resp. land.

När det gäller Scandinavian Link har en hel rad herrklubbar och klassamarbetsorgan byggts upp och använts för att få projektet i hamn. Det mest famösa skrytet över dessa lyckade satsningar har chefen för försvarets materielverk, Carl-Olof Ternryd, stått för. Ternryd, som tillsatts som ordförande i den s. k. styrgruppen för ScanLink, är också ordförande i Svenska vägföreningen, Bilindustriföreningen och dessutom styrelseledamot i byggkoncernen Skanska.

Ternryd stoltserade i samband med ett jubileumsföredrag på Tekniska högskolan i Stockholm med sina insatser för ScanLink, vilka ansågs ha forcerats med hjälp av "en blåslampa i rumpan på politikerna". Vilka politiker, eller vilkas rumpor som utsatts för Ternryds behandling i denna första omgång i "beslutsprocessen" ger sig självt: de mest offensiva häckarna på det svenska finansdepartementet.

## Hemställen

Med hänvisning till vad i motionen anförts föreslås

1. att riksdagen under hänvisning till beslut med anledning av jordbruksutskottets betänkande 1985/86:11, i vad avser miljöaspekter som bör anläggas på vägpolitiken, som sin mening ger regeringen till känna att den utbyggnad av E 6 som går under namnet Scandinavian Link ej bör komma till stånd och att Västkust- och Bohusbanornas kapacitet utbyggs,
2. att riksdagen uttalar att en plan för upprustning av E 6 ur

trafiksäkerhetssynpunkt bör utarbetas och genomföras i enlighet med vad som anförs i motionen,

3. att riksdagen avslår proposition 1985/86:100, bil. 8, kommunikationsdepartementet, B 3, byggande av statliga vägar, i vad avser motorväg E 6 mellan Varberg och Långås i Hallands län,

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag till en plan för bevarande och utbyggnad av transocean trafik och kustsjöfart.

Mot. 1985/86

T260

Stockholm i januari 1986

*Lars Werner (vpk)*

*Bertil Måbrink (vpk)*

*Jörn Svensson (vpk)*

*Viola Claesson (vpk)*

*Nils Berndtson (vpk)*

*Inga Lantz (vpk)*