Riksdagens protokoll 1990/91:89

Måndagen den 8 april

Kl. 12.00–14.17

Protokoll 1990/91:89

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollen för den 25, 26, 27 och 28 mars.

2 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Motionerna
1990/91:K43 och K44 till konstitutionsutskottet
1990/91:Ju31–Ju35 till justitieutskottet

Propositionerna
1990/91:107 till skatteutskottet
1990/91:115 till utbildningsutskottet
1990/91:125 bil. 1 till justitieutskottet
bil. 2 till försvarsutskottet
bil. 3 till socialutskottet
bil. 4 till trafikutskottet
bil. 5 punkt E 7 till skatteutskottet
bil. 5 punkt 3 till utrikesutskottet
bil. 6 litt. A till utbildningsutskottet
bil. 6 litt. H och bil. 8 litt. E till kulturutskottet
bil. 7, bil. 9 litt. G och bil. 10 litt. C till arbetsmarknadsutskottet
bil. 8. litt. B till bostadsutskottet
bil. 9 litt. F och H till näringsutskottet
propositionen i övrigt till finansutskottet
1990/91:140 till arbetsmarknadsutskottet
1990/91:141 till socialförsäkringsutskottet
1990/91:145 och 146 till bostadsutskottet
1990/91:153 och 159 till skatteutskottet
1990/91:162 till arbetsmarknadsutskottet

3 § Remissdebatt (Öresundsbron)

Föredrogs proposition
1990/91:158 Ett avtal mellan Sverige och Danmark om en fast förbindelse över Öresund.

Anf. 1 TALMANNEN:

Innan Kjell Dahlström får ordet vill jag meddela att kommunikationsminister Georg Andersson, som är anmäld till debatten, har meddelat att han på grund av trafikproblem kanske inte hinner hit i tid för att delta i denna.

Anf. 2 KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! Så har de då baxat broplanerna ända hit till riksdagens bord, ScanLink, de grå betongsossarna, de "adrenalinstinna hannarna" för att tala med Gunnar Adler-Karlsson, inom näringsliv och borgerlighet, Round Table of European Industrialists och Volvos Pehr Gyllenhammar, Sydsvenska handelskammarens Hans Cavalli-Björkman, f.d. statssekreteraren, numera väg och trafikinstitutets chef Gunnel Färm, de grå-blå Malmöpolitikerna Lars Engqvist, Nils Yngvesson, Joakim Ollén m.fl. Och regeringen ställer villigt upp och tvättar nogsamt bort den miljöprofil man tidigare månat om.

I ett gigantiskt storslalomlopp genom Skåne och Danmark tänker man sig att bilar, lastbilar och ett och annat tåg skall ringla sig fram på den ena onödiga krokvägen efter den andra. Man förlänger vägen mellan Sverige och Tyskland med 20 mil.

Danska TV 1 sände den 27 mars ett program, Bro, bro, breja hette det, producerat av Bente Østerskov, som nogsamt penetrerar spelet bakom kulisserna om Öresundsförbindelserna. Låt mig från den här talarstolen säga att det närmast kan betraktas som ett krav att svensk TV sänder det danska programmet inför den öppna beslutsprocess som nu förhoppningsvis vidtar i riksdagen. Från att ha arbetat med öppen opinionsbildning har bl.a. ScanLink efter hand gått över till att arbeta i det fördolda. Jag kan förstå det. Ofta när deras informationschef ställt upp i offentliga debatter – jag har varit på flera sådana i Skåneområdet – på miljörörelsens villkor har det funnits tillräckligt många kunniga motståndare för att strimla argumenten för en bilbro. Broförespråkarnas efter hand alltmer ljusskygga opinionsbildning kritiseras i det här programmet bl.a. av Kent Carlsson, f.d. socialdemokratisk riksdagsman, numera regeringsanställd.

Herr talman! På skärtorsdagen fick riksdagen propositionen från regeringen om en fast förbindelse över Öresund. Propositionen har sådana brister att den omedelbart bör återkallas av regeringen. Förslaget redovisas på rekordkorta 26 sidor med 4 bilagor på likaledes 26 sidor.

Regeringen förväntar sig att riksdagen på detta magra underlag skall ta ställning till det genom historien största bilaterala ekonomiska avtal som Sverige skulle ingå med en annan stat.

Drar man trots allt inte tillbaka propositionen kommer utskottsbehandling, och framför allt öppna utskottsutfrågningar, att obarmhärtigt avslöja förslagets fundamentala brister. Miljöpartiet de gröna har liksom centern

krävt utfrågningar. I första hand bör dessa gälla trafik, miljö och finansiering, men även försvars-, utrikes-, närings- och konstitutionsaspekter måste belysas.

En remiss till trafikutskottet, vilket vi kan acceptera, måste kompletteras med yttranden från i första hand jordbruksutskottet gällande miljöfrågorna. Jag återkommer snart till miljö- och trafikaspekterna.

Finansutskottet måste yttra sig gällande projektets finansiering. Naturskyddsföreningen har ju bland andra pekat på att totalkostnaderna kan springa i väg mot 40 miljarder för ett projekt som de två regeringarna beräknar kräva garantier för på endast 15 miljarder, må vara att det då gäller utan anslutningskostnader.

Skatteutskottet måste yttra sig rörande statens rätt att låta skattebetalarna ohörda bli borgensmän för projektet. Man kan ju inte tvinga upp trafik på bron, och då blir det ju ytterst skattebetalarna som får stå för kostnaderna om trafiken inte blir vad man drömmer om.

Försvarsutskottet måste yttra sig. Vi har i färskt minne från våra TV-skärmar brobombningarna i Irak, eller hur?

Utrikesutskottet måste yttra sig. I en DN-artikel i lördags, den 6 april, hävdar advokaten Olle Hermansson att en traktat från 1857 gäller. Den stadgar att genomfarten i Öresund och Bälten inte under någon förevändning får förhindras eller försvåras. Den traktaten omnämns även i propositionen. Havstekniska laboratorieexperiment har visat att den fria passagen vid Flintrännan bör vara dubbelt så bred som i förslaget, nämligen 600 meter i stället för 300 meter, för att avdrivning vid hård vind inte skall innebära att bropelarna hotas av påsegling.

Näringsutskottet måste yttra sig. En av drivkrafterna bakom broplanerna är ju näringslivets tro att bron skall stimulera näringslivet och att den i sig blir räntabel. Ja, detta tycks ju vara en läpparnas tro. Näringslivet har, när det kommer till kritan, inte velat ställa upp som finansiär – det säger åter en hel del om det ekonomiska risktagandet för skattebetalarnas räkning. SE-bankens s.k. senior adviser, Olle Lindgren, varnar dessutom i lördagens Sydsvenska Dagbladet för förenkling av näringslivets problem i Skåne. Enbart bron löser inte regionens problem, säger han. Sverige och Danmark måste leta upp sin egen nisch för att konkurrera med Västeuropa. Vidare anser Lindgren att bron underlättar emigration av kapital och företag. Så kan en näringslivets rådgivare uttrycka farhågor kring broprojektet.

Miljöaspekterna, herr talman, är ändå de allvarligaste invändningarna mot bron. Med dokumenterat berått mod klafsar regeringen in i ett av de känsligaste och redan värst miljödrabbade områden i norra Europa – Öresund. I Öresundsdelegationens rapporter, liksom i den socialdemokratiska partistyrelsens yttrande till senaste kongressen över bro- och tunnelmotioner, erkänns att en borrad järnvägstunnel, den s.k. KM 0.2-lösningen, har klara miljömässiga fördelar.

Bropelarna under hela lågbron och det som danskarna kallar konstiga ön och konstiga halvön – på en något rådbråkad översättning till svenska – på båda sidor om sänktunneln i Drogden försvårar bevisligen den för fisket och vattenlivet i Östersjön avgörande saltvatteninströmningen. Då har man kommit på det ingenjörsmässiga draget med en s.k. nollösning. Man skall

kompensationsmuddra för att bibehålla den fria genomströmningsarean. Att muddra innebär samtidigt att grumla vattenmassorna under lång tid och därmed ytterligare äventyra vattenlivet. SMHIs beräkningar av vattenströmningarna, som även innehåller idén om kompensationsmuddring, har kritiserats av den danska forskaren Peter Tuborg som kan stödja sig på mer avancerade matematiska modeller, samtidigt som han kritiserar SMHI för att okritiskt godta sina egna datamodeller. Dessa ger alltför förenklade bilder av verkligheten.

SGU har varnat för att Öresundsförbindelsens sträckning kommer att gå i ett läge där förkastningar, s.k. horster, med förskjutningar på 60–70 cm förekommer. Där sådana förskjutningar förekommer finns stor sannolikhet för jordbävningar. SGUs information om detta meddelades Öresundsdelegationen, som i sina skrivna rapporter inte tagit någon som helst notis om det hela. Statsgeologen Bertil Ringberg vid SGU uttalade i DN den 4 juni 1989 den fromma förhoppningen att det inte rör sig om ett medvetet undanhållande av fakta.

De danska trafik- och miljöministerierna har låtit genomföra en omfattande utredning benämnd Miljø Øresund 1991. De underliggande rapporterna är tydliga vetenskapliga redogörelser för hur känsliga de ekologiska systemen är i dessa sydliga delar av Öresund och hur allvarligt dessa kommer att skadas av ett projekt med bro, sänktunnel, en konstgjord ö och en konstgjord halvö, trafikbuller som sprider sig över vattnet, ökade näringsutsläpp och ökade utsläpp av kväve, fosfor och andra skadliga ämnen från biltrafiken. För den baltiska faunan utgör broplanerna ett dödligt hot mot bl.a. säl, ejder, ål och torsk.

Så till några trafikmässiga aspekter.

Av regeringens agerande kan man få uppfattningen att brobygget på något sätt skulle förbättra miljön och underlätta för järnvägstrafiken. Regeringen använder, som makthavare så ofta gör när argumenten tryter, ett förrädiskt dubbelspråk. Man sätter först upp till synes omöjliga villkor för enbart en järnvägsförbindelse, nämligen att förbindelsen skall betalas genom trafikantavgifter. Sedan konstaterar man kort (text inom parentes är talarens kommentarer): "Med dessa ekonomiska utgångspunkter kan bara konstateras att alternativet KM 0.2 (dvs. en borrad järnvägstunnel) över huvud taget inte kan komma i fråga. – – – Det är viktigt att komma ihåg att en fast förbindelse över Öresund i enlighet med alternativ KM 4.2 (dvs. propositionens Öresundsförbindelse) innebär en kraftfull utbyggnad av järnvägssystemet till en för järnvägen fördelaktig kostnad."

Låt mig granska detta påstående utifrån de trafikprognoser som regeringen själv presenterar. Man räknar med att tågresandet på bron efter några år skall uppgå till 20 000 enkelresor per dygn medan antalet bilar skall uppgå till omkring 10 000. Om vi antar att det sitter i genomsnitt två personer i varje bil, kommer det enligt regeringens proposition att vara lika många tågresande som bilresande.

Propositionens förslag kan på goda grunder tänkas gå löst på 40 miljarder kronor som slutnota. Det främst diskuterade alternativet, nämligen en borrad järnvägsförbindelse utan skytteltåg för bilar, behöver inte kosta mer än en fjärdedel av den summan. Den har samtidigt den avgörande fördelen att

den skulle ta över en hel del bilresande till tåget. Bilfärjor måste givetvis finnas kvar när man inte har lokala biltåg i tunneln, men det snabba och bekväma tåget kommer antagligen att ta över nära nog allt lokalt och regionalt personresande. Att i detta läge, och mot bakgrund av denna beskrivning, på förhand döma ut det enda miljö- och trafikmässigt oantastliga alternativet för fast förbindelse är hårresande, sanslöst och undermåligt regeringsutövande. Att man dessutom inte har utrett en utveckling av färjetrafiken med avancerad avgasrening och eldrift vid hamnmanövrering gör det hela ännu värre.

Propositionens missfoster till förbindelse innebär inte alls den satsning på järnväg som man påstår, tvärtom. Brofästets förläggning söder om Malmö kräver, för att genomgående tågtrafik skall vara möjlig, en s.k. citytunnel beräknad till minst 5 miljarder kronor. Det hade man inte tänkt sig från början. Risken är stor att denna citytunnel aldrig byggs och att Malmö central blir en säckstation. Stora fjärrtåg kommer troligen att gå direkt till Lund, och malmöbor får ta Pågatåget till Lund och kliva på där för att åka vidare norrut. Inte mig emot som lundabo, men det visar ju hur omoget förslaget är när landets tredje stad förpassas till att bli en bakgård i skuggan av den betong- och stålgördel som kommer att kringränna Malmö på i stort sett alla sidor.

Dessa brister innebär, jämte själva motorvägseländet, att varje liten kommun i Skåne med självaktning kommer att ha eleganta bussar som kör folk till Kastrup, Tivoli och Hovedbangården. Eftersom järnvägen inte hänger ihop genom Malmö på ett naturligt sätt, kommer det att bli en signal om att det är de stora motorvägsbussarna som gäller.

Så till prispolitiken.

I en interpellationsdebatt och i riksdagens första muntliga frågestund har kommunikationsminister Georg Andersson lovat mig, att när propositionen kommer skall det tydligt framgå hur trafikantavgifter skall tas ut. Det enda som sägs i denna proposition är att kostnaderna skall täckas av trafikantavgifter. Men om inte detta räcker, vem skall då betala? Gör Georg Andersson det själv, eller vem gör det? Varför sägs ingenting om statens, dvs. til syvende og sidst skattebetalarnas, garantiansvar?

Om trafiken å andra sidan överträffar alla uttalade förväntningar, dvs. att den blir enligt vissa aktörers kanske outtalade förhoppningar, vad är då regeringens miljölöften värda? Skall Georg Andersson fälla ner bommen över bron den dagen 10 000 fordon har passerat? Vad hjälper det då att projektet har prövats enligt naturresurslagen? Och vad menar regeringen med gummispråket om att man skall ta hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt?

Konsultföretaget Transek, som regeringen använt sig av, har beräknat att det kan komma att gå uppemot 30 000 bilar per dygn på bron om man sänker biltrafikantavgiften till under 40 kr. Det är ungefär den trafikbelastning som Essingeleden i Stockholm har, dvs. en huvudled i en region med hälften så stort befolkningsunderlag som Malmö–Köpenhamnsområdet. Detta innebär även att konsortiet kommer att kunna håva in omkring 100 milj.kr. eller 25 % mer. Kan Georg Andersson och regeringen utfärda några garantier för

att detta inte kommer att ske och därmed ytterligare undergräva miljömål och tågtrafikens konkurrenskraft?

Herr talman! Propositionen om Öresundsförbindelsen är undermålig och borde inte ha kommit på riksdagens bord. Jag vädjar därför till regeringen att omedelbart dra tillbaka propositionen. Skulle så inte ske måste riksdagens alla berörda utskott ta sitt ansvar och genom inträngande analyser i utskottsbehandling och offentliga utfrågningar fördöma förslaget. Jag räknar även med att den ekologiska miljö- och trafikrörelsen kommer att agera opinionsbildande utanför riksdagen.

Med såpade halvsanningar och kryptiskt dubbelspråk har regeringen, som vems lakejer låter jag vara osagt, baxat det här miljövidriga och trafikmässigt meningslösa broförslaget ända hit. Systrar och bröder i denna kammare: Låt oss stoppa detta förslag!

Anf. 3 BERTIL PERSSON (m):

Herr talman! Man skall bygga broar mellan folk. Beslutet om en bro över Öresund har vi skåningar längtat efter i hundra år. Denna proposition är för oss i Skåne den mest välkomna på många år. Frågan har nu utretts i ett sekel.

Skåne ligger långt från Stockholm, och 08-orna har alltid kunnat tillgodose sitt behov av att uppvisa sin ofta okunniga välmening på Skånes bekostnad. Exemplen är många.

Debatten om en Öresundsbro har tidvis haft slagsida. När man skall lösa ett multifaktoriellt problem måste man identifiera alla relevanta problem och möjligheter. Man kan inte bara se frågan ur en enda begränsad synvinkel såsom miljöpartisterna har velat.

Det nya Europa och EG blir ett regionernas snarare än nationalstaternas Europa. Öresundsbron kommer att skapa möjlighet för Sydsverige och Själland att bli Europas femte K-region. Därmed inte sagt att regionen kommer att lyckas med det, men förutsättningarna uppstår i och med tillkomsten av Öresundsbron. Det är kanske litet tråkigt för 08-orna i riksdagshuset, men för hela Sverige är det gynnsamt att få två konkurrerande tillväxtregioner. Den nolltillväxt vi haft det senaste året har inte givit någon vidare mersmak.

De faktorer som fordras för att man skall få en bra regional tillväxt är tre.

För det första är det universitet och högskolor för utbildning och forskning. Det finns tre sådana i regionen. Åtminstone två av dem är av god klass.

För det andra fordras det bra transporter, inte minst flygtransporter. Det är i dag Sydsveriges akilleshäl. Malmö ligger i tid lika långt från Frankfurt som från Uleåborg, och det är handikappande för utvecklingen. Med Öresundsbron kommer det att bli en snabb tillgång till en stor och effektiv flygplats.

För det tredje fordras det en bra allmän miljö, dvs. bra kulturliv, bra fritidsanläggningar, bra skolor för barnen och bra bostäder. Det finns i Sydsverige. Det är på bron som allting hänger, dvs. förbindelsen söderöver och förbindelsen med flyget.

Bron är i själva verket Sydsveriges nyckelfråga när det gäller utvecklingen. Bron kommer inte främst att vara en bro mellan Oslo och Paris, utan mellan Skåne och Själland. All erfarenhet av sådana brobyggen visar på det.

Broarna byggs för långväga trafik, men de används inom få år av den lokala trafiken.

Tysklandsfärjorna kommer därför knappast att vara hotade. Långtradartrafiken kommer att söka sig till färjorna från Ystad och Trelleborg även i framtiden. Den transportled som skall ge regionen möjligheten till utveckling skall har utvecklingskapacitet för nya transportsätt. Den skall stå i ett sekel, och den skall kunna anpassas till nya moderna trafikslag. Det gör en bred förbindelse, men inte en trång tunnel.

Transportleder skall ha hög turtäthet och regularitet. Där är bilbron fullständigt oslagbar. Allt annat är sämre. När man nu alltmer går över till just-in-time-leveranser blir dessa faktorer allt viktigare för näringslivet. På sikt, och med tillkomsten av en förbindelse över Femern Bält, kommer det att bli förutsättningar för en stark utveckling regionalt i hela det gamla Hansaområdet runt Östersjön.

Miljöfrågorna är tämligen väl tillgodosedda. Svavlet i Malmöluften har minskats till en tredjedel av vad det var 1970. Nu kommer endast 15 % av svavlet i Malmöluften från lokala källor. Kvävet har minskat med hälften sedan 1970. Då återstår problemet med koldioxid. Men det är ett globalt problem som har med växthuseffekten att göra. Här har 08-orna precis samma ansvar för koldioxidutsläppen som vi har i Skåne. Precis samma regleringar kan åstadkomma samma resultat om man skulle våga angripa alla dessa kringfartsleder som 08-orna planerar runt Stockholm. Jämfört med nuvarande färjor kommer utsläppen från bron att halveras. Med tillfartslederna kommer vi att hamna obetydligt under färjeutsläppen.

Frågan om miljön är alltså inget jätteproblem. Påståenden som vi hörde förra året om att fiskarna skulle dö vid Lofoten, tror man tydligen inte ens på i miljöpartiet längre.

Färjorna åstadkommer inte bara stora utsläpp. Visst kan man teoretiskt lova vad som helst, men i verkligheten har vi inte sett någon färja som släpper ut mindre än 50 % av det som i dag släpps ut. Då skulle man komma ner till bronivån.

Men dessa färjor är spännande på många sätt. Blir det is en vinter och Sverige blir avstängt från kontinenten några månader skapas ju litet dramatik. Vidare har vi alla dessa konstiga båtar och rederier som dyker upp för att sedan gå i konkurs, skandalaffäarer med kommunala färjbolag som går omkull osv. Det ger en viss dramatik åt Skåne. Sedan har vi spänningen om kvällarna när man står i färjeterminalen och undrar om man skall bli nerspydd eller nedslagen. Det är också en del av färjelösningarna.

Däremot tycker jag att man skall respektera Transportarbetareförbundet. Dess ombordanställda kör redan lokaltrafik omfattande 17 km. Både servitörer och godisförsäljare har 20-procentig sjömansskatt, övriga sjöförmåner, kort arbetsvecka och skatt från noll på extraknäck i land. Självfallet skall de slåss för ett bevarande av färjorna. De får en helt annan sits om de skulle arbeta på bussar eller tåg. Jag respekterar deras arbete när det gäller att stoppa en Öresundsbro.

Tunneln är ett litet hål i jorden och är begränsad till bredden. Det är svårt att göra anpassningar till nya trafiklösningar. Tunneln kommer aldrig att bli självbärande. Pengar måste tas från andra vägsatsningar. Det hotar Norr-

land. Om en tågtunnel på 17 km för biltåg varit en fiffig lösning, hade motorvägen mellan Malmö och Lund rivits upp för länge sedan. Man skulle alltså ha borrat en tunnel och kört bilarna på tåget till Lund.

Temos utredning 1988 visade på en majoritet för en fast förbindelse hos alla partiers väljare utom vänsterpartiets. Av dem som var positiva till en fast förbindelse var det bara 10 % som enbart vill ha tunnelalternativet.

En brofö.bindelse blir inte utan följder. Den kommer inte att spela en så stor roll för miljön. Men den skapar förutsättningar för att ge oss två tillväxtregioner i landet. Den skapar möjlighet för Sydsverige att få högteknologisk industri och kunskapsintensiv service, och det skapar möjlighet för en mer effektiv transportstruktur via Helsingborg, Malmö och Trelleborg. Psykologiskt är den här bron viktig.

Vi svenskar fungerar i allt väsentligt som ett öfolk, trots att vi hänger fast i Sovjetunionen. Man måste ju åka båt hit. Det leder till skepsis mot allt som händer på fastlandet, jantelagsmentalitet osv. Med en fast bro kommer allt det att förändras. Vi kommer att bli mer européer på kuppen, trots att bron kommer att leda till en ö som upplever sig som en del av kontinenten. Broar får effekter.

Herr talman! Det är hög tid att komma till skott. Propositionen är välkommen. Bron behövs, och den är efterlängtad.

Anf. 4 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Jag vill börja med ett citat som jag gissar att några har hört tidigare. Det är så pass anmärkningsvärt och viktigt att jag ändå vill ta upp det här.

"Ser vi det ur ekonomisk effektivitets- och tillväxtssynpunkt, är det uppenbart att vi skall offra västkusten."

Den som har brytt sig om de frågor som har med ScanLink och Öresundsbron att göra, vet att det var Kjell-Olof Feldt som yttrade detta 1970 på ett seminarium på Chalmers tekniska högskola i Göteborg.

Herr talman! Även om aningslösheten när det gäller inställningen till miljöproblemen har minskat sedan dess, har i stället cynismen, trots miljöproblemen, ökat desto mer. Det är precis samma anda som vilar över den proposition som är lagd om Öresundsbron. Det är skandalöst att man så ytligt behandlar frågorna om miljön.

Varför har alternativen till bron inte fått någon chans hittills? Det är tydligen inte meningen att de skall få det heller enligt socialdemokrater i regeringen, kanske också här i riksdagen, och moderata samlingspartiet.

Varför har trafikbehovet inte dokumenterats på annat sätt än som ett slags önskelista, olika K-alternativ och utredningar som de av den famöse professor Åke Andersson? Sådana brukar lanseras här i kammaren.

Varför bygger de effekter på luft och vatten som man redovisar på 15 år gammalt prognosmaterial?

Herr talman! Förklaringen ligger i det långa förspelet.

Den 14 januari 1984 avslöjade tidningen Arbetet planer som skulle vända upp och ner på Sverige. Det var tills dess topphemliga planer på ett av de största byggprojekten någonsin i modern tid. Tidningen Arbetet skriver:

"Med Volvo och Pehr G Gyllenhammar i spetsen vill ett internationellt

konsortium med Europas ledande industrier, uppbackade av den internationella bankvärlden, bygga en motorväg från Oslo via Göteborg, ner längs västkusten över Malmö-Köpenhamn vidare till Hamburg och med ändpunkt i Paris. --- Det här gigantiska projektet har döpts till Scandinavian Link. -- En detaljerad plan, utarbetad på Volvo, finns klar. --- väl färdig kommer också Scandinavian Link att närmast vända upp och ner på Sverige vad beträffar infrastruktur, ekonomisk och industriell tidpunkt. --- Unikt nog har de här stora och avancerade planerna inte väckts på regeringsnivå. Tvärtom är det (återigen) Pehr G Gyllenhammar som har visat sin förmåga att 'tänka stort'." Tidningen avslöjar också att Öresundsbron var själva nyckeln i det här projektet, vilket inte är någon hemlighet för någon som har ägnat sig åt de här frågorna under 80- och 90-talet.

Tidningen skriver att det som närmast skulle ske i januari 1984 var att Volvoledningen skulle presentera planerna för regeringen. Det hade Volvo nämligen inte gjort trots att planerna hade avancerat så långt. De skulle presenteras för två statssekreterare. På vilket departement då? kan man fråga sig. Kan det ha varit kommunikationsdepartementet? Nej, naturligtvis på finansdepartementet, där vid den här tiden Kjell-Olof Feldt var i farten, precis som vid seminariet på Chalmers tekniska högskola 1970.

Detta är alltså bakgrunden till att Öresundsbroprojektet skall drivas igenom till precis vilket pris som helst.

Ännu återstår en del möjligheter innan riksdagen tar beslut. Men om inte propositionen återkallas, vilket jag tycker är det minsta man kan begära i det här läget, återstår det bara för opinionen att idka ytterligare påtryckningar på bl.a. de socialdemokrater som tidigare har lovat att de inte skulle ställa upp på en Öresundsbro.

Det är också anmärkningsvärt att det tidigare, när debatten var mer öppenhjärtig och projektet inte hade rullat på så långt, var fullständigt klart att socialdemokraterna i just riksdagens trafikutskott, med dess ordförande Birger Rosqvist i spetsen, tillhörde de socialdemokrater här i kammaren som är emot Öresundsbron. Det måste vara mycket svårt för den gruppen socialdemokrater att nu behandla en proposition av det här slaget och med detta innehåll. Inte något har hörts från det hållet, så jag väntar med spänning på att se om dessa socialdemokrater ens med äran i behåll kan sitta kvar i trafikutskottet och administrera den här frågan fram till ett riksdagsbeslut.

Så till frågan om miljön. Östersjöns ekosystem är helt beroende av saltvatteninbrotten genom Öresund. Det borde vara känt för de flesta, inkl. regeringen. En ytterst liten sänkning av salthalten slår ut torskbeståndet, för att ta ett exempel. Det är vad en bro över Öresund kan orsaka. Bortåt 200 tjocka fundament på ett avstånd av 30–40 meter från varandra, skyddsöar mot påsegling och en sänktunnel med kilometerlånga upp- och nerfartsramper skall enligt planerna placeras ovanpå den naturliga tröskeln där vattendjupet är som lägst.

Vi känner också till att geologisk expertis har ifrågasatt den statliga utredning som talar om en nollösning och kompensationsmuddringar mellan bropelarna, dvs. precis de argument som upprepas också i regeringens proposition om Öresundsbron, som om de var fullständigt pålitliga.

Vi vet också att sydvästra Skåne, liksom övriga delar av västkusten längre

norrut, tar emot de största mängderna luftföroreningar i Sverige. Skogsskadorna har nått en sådan nivå att t.o.m. bokskogen dör på sina ställen, vilket har dokumenterats mycket väl av både naturskyddsföreningen och miljöinriktade utredningar i Skåne. Kväveoxiderna, som till största delen kommer från biltrafiken, är den största boven i dramat. Men vi vet också att det finns andra utsläpp som inte kan regleras eller tas bort med tekniska lösningar.

Det är uppenbart att de som hela tiden talar i sådana termer som Kjell-Olof Feldt använde 1970 och som Bertil Persson från moderaterna, använde för en stund sedan här i talarstolen tror att tekniska lösningar kan fixa det mesta. Och det behöver inte ens finnas belägg för att problemen kan lösas, utan man tror bara – precis som Georg Andersson – att när bron står färdig, då skall de tekniska lösningarna kunna sopa bort alla de miljöproblem som vi har i dag. Upp till bevis, då!

Det finns inget hos bilproducenterna som pekar i den här riktningen. Det finns inte ens tillräckligt stort intresse hos bilproducenterna här i landet. Den katalytiska avgasreningen kommer dessutom inte år 2000 eller 2010 att vara fullföljd på sådant sätt som förutsätts i propositionen och i tidigare utredningar.

Herr talman! Om propositionen inte dras tillbaka – det ser tyvärr inte ut som om vi får en debatt med Georg Andersson om det – menar jag att allt måste göras från bromotståndarnas sida och från oss som har alternativ till denna förskräckliga betongsosseutveckling. Vi som har alternativ måste jobba ännu mer för att opinionen skall kunna visa riksdagsledamöterna att ett beslut om en bro är fullständigt katastrofalt.

Anf. 5 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Till slut har nu förslaget om en Öresundsbro lagts på riksdagens bord, efter alla år av utredningar. Emellanåt har man från regeringens sida velat ge sken av att ta hänsyn till miljön och ekonomiska realiteter, men när frågan väl varit ute på remiss har man visat sig beredd att köra över en majoritet också inom det egna partiet.

Den proposition som nu har lagts fram innehåller många svagheter och oklarheter. Jag tycker därför det är utomordentligt bra att Kjell Dahlström har tagit initiativ till den här remissdebatten. Jag vill också instämma i det som Kjell Dahlström har sagt om behovet av ytterligare belysning av denna stora fråga i olika utskott. Det har vi begärt också från centerns sida.

De mest entusiastiska broförespråkarna talar ständigt om bron till Europa. Så görs också i propositionen. Men Själland är inte Europa. Skall Öresundsförbindelsen göra skäl för ett sådant epitet, då förutsätts en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland. Det är i vart fall inte hela Europa. Men en sådan förbindelse verkar mer avlägsen än någonsin när man läser propositionen. En trafikplanerare från Tyskland hävdade för en tid sedan att trafiken mellan Sverige och Tyskland inte är av sådan omfattning att det går att investera i en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland. Han framhöll dessutom att vägen till kontinenten i allt större utsträckning kommer att gå via Östeuropa, något som är helt naturligt med tanke på den senaste tidens utveckling där, som innebär att man i allt större utsträckning öppnar sig mot Västeuropa.

I propositionen om avtalet står det: "En fast förbindelse över Öresund är ett första steg i en gemensam nordisk transportlösning som ökar förutsättningarna för goda transportlösningar till våra marknader. En komplettering med en fast förbindelse över Fehmarn Bält kommer därvid att ytterligare *knyta samman Norden med kontinenten.* "

Men vad som står i avtalet på denna punkt är till intet förpliktande. Att Danmark håller emot är förståeligt, med tanke på de redan oerhört stora broåtagandena. Danmark och Sverige har inte heller lyckats utverka några löften om att Tyskland skall förstärka vägnätet i norra Tyskland. Det är redan så hårt belastat, framför allt norr om Hamburg, att man allmänt talar om en trafikinfarkt.

Ett av de viktigaste argumenten för alternativet bro har varit att bron skulle självfinasieras och att staten och berörda kommuner inte skulle belastas genom byggandet och driften. Tidigare skulle också ett privat konsortium svara för broprojektet. Det har med emfas hävdats i varje debatt här i kammaren under 70- och 80-talen att det skulle vara på detta sätt. Också så sent som 1990 hävdade man detta.

Nu meddelas i propositionen att Öresundsförbindelserna skall ägas av svenska och danska staten med hälften vardera genom nationella bolag. De skall samverka i ett konsortium som skall vara ägare och svara för all verksamhet. Det svenska bolaget skall bildas av vägverket och banverket. Dessutom skall byggandet finansieras med statsgaranterade lån. Detta är alltså nytt. Bron skall inte vara privatägd utan ägas av de båda staterna gemensamt.

De uppgifter om kostnader för och finansiering av brobygget som ges av broförespråkarna är helt vilseledande. En liten antydan om det finns också i propositionen, där det sägs: "Det bör framhållas att det i ett projekt av den här typen med stora investeringar under många år är utomordentligt svårt att ange ett definitivt belopp, eftersom projektets kostnader i löpande pris bl.a. beror på framtida räntor och den allmänna prisutvecklingen."

Längre fram säger man: "Även en bedömning av hur det framtida resandet kommer att se ut måste ske med stor varsamhet." Därefter fortsätter man: "Det finns skäl som talar för att de prognoser och de ekonomiska bedömningar som ligger till grund för kalkylerna är försiktiga."

Beträffande miljöfrågorna sägs i propositionen att avtalet mellan Sverige och Danmark kommer att prövas enligt gällande miljöbestämmelser innan det får komma till stånd. Om miljöskälen mot en bro är starka, blir det i så fall ingen bro? Eller är detta bara ett spel? Först kommer beslut, sedan miljöprövning – men beslutet står fast under alla omständigheter.

Åtskilliga tunga remissinstanser har sagt nej till en bilbro, med motiveringen att den leder till förvärrade luftföroreningar i en redan alltför hårt belastad region. Jag skall bara ta ett par exempel från remissinstanserna.

Boverket avstyrker satsningen på en bilbro med motiveringen: Malmöregionen är starkt belastad av luftföroreningar. Kvävebelastningen på den skånska marken är två till tre, ibland ända upp till fem gånger så hög som den kritiska belastningsgränsen för marksystemet. Mycket talar för att kvävebelastning på Öresund och Kattegatt är orsaken till bottendöd och utslagning av det naturliga ekosystemet i dessa havsområden.

Naturvårdsenheten vid länsstyrelsen i Malmöhus län slog fast följande: Att lägga en broförbindelse för biltrafik i Köpenhamn–Malmöläget får sådana miljökonsekvenser att projektet strider mot grundläggande värderingar i natur- och miljövårdslagstiftningen och därmed också mot de grundläggande principerna för hela samhällsplaneringen.

En extra tyngd får detta yttrande med tanke på kravet från miljödelegationen för västra Skåne på omedelbar handling för att rädda miljön.

Det kan också – även om det inte är något remissvar – vara värt att i det här sammanhanget också ta med vad ett socialdemokratiskt kommunalråd i Malmö sade när hon skildrade situationen i Malmö: Långa bilköer, dålig framkomlighet, bussar som sitter fast, dålig luft, 16 000 människor som bor utefter gator med avgasvärden som överstiger Världshälsoorganisationens normer och ungefär lika många som är bullerstörda. En besvärande olycksstatistik redovisas för storstäderna, där Malmö har särskilt dåliga siffror.

Det yttrandet från det socialdemokratiska kommunalrådet får tala för sig självt.

Varför skulle man, i den ena utredningen efter den andra, under alla dessa år utreda frågan, då resultatet ändå är en enda stor osäkerhet i propositionen? Det råder osäkerhet om kostnader, om miljöeffekter och om resandeströmmar.

Öresundsutredningen från 1989 har beräknat antalet fordon över bron till 6 500. Nu höjs antalet visserligen med ett par tusen, men en jämförelse med andra broar kan ändå vara intressant. Ölandsbron, som betjänar en mycket liten marknad i förhållande till en eventuell Öresundsbro, beräknas ha dubbelt så mycket trafik som en dansk-svensk bro, och t.o.m. Sandöbron i Ångermanland trafikeras av fler fordon än en tänkt Öresundsbro. Är då det beräknade antalet fordon över Öresundsbron en trovärdig siffra?

Det saknas nytänkande på kommunikationsdepartementet. Man har på ett tidigt stadium helt avfärdat förslaget om en borrad järnvägstunnel. Men i Europa är biltågen på frammarsch. En tunnel mellan England och Frankrike konstrueras för att kunna ta biltåg.

Broförespråkarna vill dessutom gärna i jämförelser mellan olika trafikmedel framhålla att bro- och färjealternativen blir i stor sett likvärdiga när det gäller luftföroreningar – ja, resultatet av färjorna skulle t.o.m. bli något värre. Hur har man kunnat komma till det resultatet?

För det första räknar man med en hög grad av rening på bilar – 90 % – medan man för färjornas del räknar med en rening på endast 50 %, och detta trots att det är lättare att rena färjorna, då det rör sig om större och färre enheter. Alla argument anpassas till förmån för en bro men mot en tunnel och mot färjor.

För det andra förutsätter man en kraftig ökning av biltrafiken över sundet i samband med alternativet fortsatt färjetrafik. Sedan jämför man detta med en väldigt liten trafik över en framtida bro. Här vill jag efterlysa litet större hederlighet i jämförelsen mellan olika alternativ.

Det är dessutom så att färjor anpassas efter behov. Nya isförstärkta fartyg ersätter de gamla. De nya färjorna drivs med lågsvavlig olja, och utsläppen renas till 90 %. Men satsningen på nya personfärjor har inte varit vad den borde vara, beroende på ovissheten om framtiden.

I avtalet läggs fast att samtliga kostnader för Öresundsförbindelsen i sin helhet skall täckas av trafikantavgifterna. Det har varit en utgångspunkt för regeringen att byggandet av Öresundsförbindelsen inte skall finansieras med anslag över statsbudgeten utan via avgifter. Det sägs vidare att de vinster som trafiken beräknas generera skall fördelas lika mellan Sverige och Danmark. Det finns i propositionen dessutom beräkningar som visar att det finns ekonomiskt utrymme för att finansiera både byggande och drift av de omfattande anslutningarna på den svenska sidan. Med hänvisning både till vinster och till att kostnaderna är betalda bemöter man kritiken mot att t.ex. Malmö stad i detta sammanhang skulle åsamkas stora kostnader. Detta är inget annat än önsketänkande och glädjekalkyler.

Regeringen räknar dessutom med en kostnad på mellan 10 miljarder och 12 miljarder i 1990 års prisnivå. Kritikerna av kostnadsberäkningarna räknar med helt andra siffror. Det skulle inte förvåna om också beloppet 40 miljarder kronor kommer att visa sig vara för lågt. Man kan fråga sig hur det då går med regeringens beräkningar. På annat håll i propositionen sägs det, som jag sade tidigare, att man måste vara försiktig med de ekonomiska bedömningar som ligger till grund för kalkylerna.

Det är hänsynen till miljön i hela Öresundsområdet och Östersjön som har varit det tyngst vägande argumentet för oss i centerpartiet, och detta argument har fått ökad tyngd dels genom att miljöproblemen under årens lopp har förvärrats, dels genom att medvetenheten om de grundläggande ekologiska sammanhangen har ökat bland människor i allmänhet liksom kunskaperna om hur stora försyndelserna har blivit och hur mycket som måste återställas. Frågan om en Öresundsbro är därför inte bara en fråga för experter. Den engagerar stora grupper av befolkningen, inte minst i Skåne.

Herr talman! Turerna kring Öresundsbron har varit många och långa, och västkusten och Skåne tål inte ökad biltrafik. Här måste miljön få styra. Då finns bara ett alternativ vad gäller en fast förbindelse, och det är en järnvägstunnel. Vad vi dessutom har behov av är ett flertal moderna färjeförbindelser som når hela Europa utan omvägen över Danmark.

Många frågor är fortfarande olösta, och man frågar sig om regeringen verkligen kan försäkra att en eventuell bro inte kommer att inkräkta på vitala miljöintressen. Fåglar och sälar kommer att få maka på sig, och lastbilarna kommer att bli många fler i sydvästra Skåne redan under byggtiden. Ingen vågar heller ge några garantier för Östersjöns vatten. Det finns sakkunniga som är djupt oroade över att strömmarna i sundet och i Bälten försvagas, och vi vet att Östersjön är ett känsligt ekologiskt system.

Men till detta tar regeringen ingen hänsyn. Tydligare besked går knappast att få om vilken underordnad roll miljön numera spelar i den socialdemokratiska politiken. Miljöfrågorna har inte heller spelat någon verklig roll i regeringsförhandlingarna.

Herr talman! Man kan alltså säga att turerna kring Öresundsbron har varit många. Västkusten och Skåne tål inte ökad biltrafik.

Avslutningsvis skulle jag vilja ställa några frågor. Jag skulle egentligen ha ställt dem till kommunikationsministern, men jag ställer dem fastän han inte är närvarande.

Varför skall bron plötsligt byggas och drivas i statlig regi, dvs. med skattebetalarna som risktagare, när det i flera år har påstått att privata finansiärer står i kö för att klara brofrågan? Vill inte privata finansiärer vara med längre?

Varför tas inte större hänsyn till miljöaspekterna när miljöutredning efter miljöutredning har visat på den överbelastade miljön i Skåne, Öresund och Östersjön?

Varför nonchaleras det faktum att kommunikationsströmmarna nu efter Tysklands enande söker sig raka vägen till det nya Europa, dvs. i riktningen Rügen–Rostock–Berlin i stället för omvägen via Danmark?

Hur hänger de försiktiga antydningarna i propositionen ihop med de vidlyftiga beräkningarna om vinster och betalning av anslutningsanläggningar?

I ett interpellationssvar den 7 maj 1989 underströk kommunikationsministern att det var en förutsättning för en kombinerad bro att en fast förbindelse också kom till stånd över Femer Bælt. Det var en förutsättning. Den svenska järnvägen skulle då kunna knytas samman med det europeiska snabbtågsnätet. Det enda som sägs om det i avtalet är vad som nämns i artikel 21, nämligen att Danmarks regering är beredd att arbeta för att en fast förbindelse över Femer Bælt kommer till stånd under förutsättning att hänsyn till miljö och ekonomi kan tillgodoses. Det är alltså ytterst ovisst, och det hade varit bra om vi på den punkten hade kunnat få en kommentar från kommunikationsministern. Men det kanske vi kan få vid ett annat tillfälle.

Till slut vill jag fråga: Vad innebär egentligen för regeringen överenskommelsens löfte om att en fast förbindelse måste uppfylla högt ställda miljökrav?

Anf. 6 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Herr talman! Vi får alltså inga repliker på kommunikationsministern, eftersom han inte har hunnit hit, och det blir heller inte någon debatt med någon regeringsföreträdare. Jag hade nog trott att andra socialdemokrater här i riksdagen skulle visa ett visst intresse för frågan, men så är inte heller fallet.

Att jag begärde replik på Ulla Tillanders anförande beror inte på att vi är oense i fråga om Öresundsbron. Vi är ense både om att broprojektet skall stoppas och om hur alternativen borde se ut. Jag begärde ordet därför att jag tror att jag har det svar som kommunikationsministern inte kommer att ge, det svar som kanske så småningom kommer att finnas i någon före detta eller nuvarande ministers memoarer.

I mitt förra inlägg tog jag upp frågan om vilka som hade fött idén, vilka som hade ställt krav och i stort sett hade färdigutrett ScanLink- och Öresundsbroprojekten innan regeringen ens hade diskuterat saken. Jag gjorde detta på grund av att jag ville att det skulle bli tydligt att kapitalet i Sverige – ScanLink-konsortiet och andra – av allt att döma har lurat skjortan av den svenska regeringen. I alla överläggningar och i alla artiklar i massmedia stod det fullständigt klart att dessa stora jättar, dessa privata industrikoncerner i Sverige och i övriga Europa, nu skulle gå i spetsen och visa vad de dög till. De skulle ta initiativet och bygga och bekosta det som ländernas regeringar inte klarat av.

Men när allt plötsligt är klappat och klart drar de sig ur. Anledningen till detta är antagligen att både P G Gyllenhammar och andra har blivit övertygade om att detta inte är något lönsamt projekt. Och regeringen har inte ens, Ulla Tillander, sett att det inte heller är ett samhällsekonomiskt lönsamt projekt. Det kommer att kosta samhället oändliga summor på grund av den ökade biltrafik som bron kommer att leda till.

Anf. 7 HÅKAN HOLMBERG (fp):

Herr talman! Jag begärde ordet för att ställa en fråga till kommunikationsministern. Vi får väl se om han kommer hit i tid för att kunna besvara den. Frågan gäller vattengenomströmningen. Vi har från folkpartiet liberalerna vid flera tillfällen markerat att vi i och för sig är positiva till en fast förbindelse och intresserade av den kombinerade väg- och järnvägsförbindelse som nu är aktuell. Men vi är därmed inte automatiskt för varje tänkbart beslut om en bro, utan det finns vissa bestämda villkor. Ett av dessa gäller just vattengenomströmningen.

I propositionstexten framhålls att det är fullt möjligt att uppnå en s.k. nolllösning, men det står egentligen inte så mycket mer. Frågan är vilka ambitioner regeringen har att se till att denna nolllösning, som alltså skall vara fullt möjlig att uppnå, verkligen blir av. Vilka ambitioner har regeringen i detta sammanhang? För vår del är detta ett villkor för medverkan till ett beslut.

I övrigt finns skäl att återkomma när debatten kommer upp längre fram. Jag tror inte att det är någon större mening med att begära att regeringen drar tillbaka propositionen och kommer igen senare, utan utskottet får naturligtvis titta på frågan.

När jag hör olika inlägg om Öresundsbron får jag ibland en känsla av att både de som motsätter sig bron och de som är mest entusiastiska för den något lättvindigt räknar upp så många argument som de över huvud taget kan komma på för att få en så lång lista som är möjligt på argument till stöd för resp. sida. Det blir något väl dramatiska beskrivningar som lämnas; antingen kommer allt gott av denna broförbindelse eller också allt ont som kan tänkas.

Jag menar också att en del debattörer i sina beskrivningar av miljöproblemen beskriver problem som råder i dag i Malmö och i Skåne. Bron kommer ju ändå att stå kvar ganska länge, och man kan förutse en viss teknisk utveckling och en hel del förändringar på olika punkter. Det är mycket svårt att uttala sig tvärsäkert om exakt vilken inverkan broprojektet kommer att ha både i fråga om miljön och i fråga om andra områden.

Helt uppenbart är ändå att om bron byggs på ett sådant sätt att vattengenomströmningen in till Östersjön påverkas så att salthalten där kommer att förändras, då är detta ett projekt vi bör akta oss för. Om det å andra sidan går att klara av det hela så som propositionen anger skall vara möjligt, är ett villkor för vår medverkan att regeringen klargör att man tänker se till att detta blir av. Frågan till Georg Andersson är: Vilka ambitioner har regeringen? Det duger inte riktigt att bara tala om att detta skall gå att göra, utan det krävs litet mer.

Anf. 8 KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! Jag beklagar naturligtvis att ingen representant för regeringen har ställt upp i denna remissdebatt. Det säger litet grand om det sätt varpå regeringen hanterar riksdagen. Jag tycker att det minst sagt är något skandalöst. En sådan här oerhört viktig fråga, som jag sade i mitt inledningsanförande, kanske det största bilaterala åtagande som Sverige gör med en annan stat, förtigs av regeringen i den första debatten efter det att man har lagt fram ett så allvarligt och viktigt förslag. Jag har sett skolminister Göran Persson smyga omkring i kammaren. Han har kanske litet respekt för riksdagen, han kanske tycker att det här är skamligt av regeringen, men jag vet inte. Jag skulle vilja att det var på det viset.

Jag begärde egentligen en replik på Håkan Holmberg. Jag har hela tiden varit litet nyfiken på folkpartiets linje i Öresundsförbindelsefrågan. Jag har med mig en sammanställning från Sydsvenska Dagbladet den 27 april 1990, där man har frågat alla Skånes riksdagsledamöter hur de ställer sig till bro, tunnel eller färjor. Det har visat sig att de tre folkpartisterna har svarat: Bro. Men de har invändningar: Bro om den blir miljövänlig, tunnel om bron blir miljöovänlig. Det är ungefär samma sak.

Man brukar säga om folkpartisterna att de velar. På en tidningsredaktion hade journalisterna satt upp ett tidningsurklipp där det stod att det finns en åsikt för varje folkpartist. Nu skall jag inte försöka häckla folkpartiet, därför att jag tycker att folkpartiet ibland har visat försök till intellektuell resning i olika frågor. Det gör man faktiskt ofta nu. Jag vädjar till folkpartiet och Håkan Homberg att visa en intellektuell resning. Det är inte fråga om en jeremiad om överreklamerade miljöförluster, som vi skulle få med en Öresundsbro enligt Håkan Holmberg. Tvärtom leker vi med livets själva kärna, när vi hotar livet i Östersjön, med snart tio självständiga stater som omringar detta hav. Vi måste självfallet vara oerhört varsamma. Det är denna seriösa framtoning som vi ville att debatten skulle ha. Vi tycker inte att propositionen tillnärmelsevis har denna seriösa framtoning.

Anf. 9 HÅKAN HOLMBERG (fp) replik:

Herr talman! Kjell Dahlströms hänvisning till folkpartiets strävan till intellektuell hederlighet och resning gläder mig. Det är just en sådan hållning som vi försöker inta. Jag tolkar tyvärr åtskilliga av de inlägg som görs mot tanken på en Öresundsbro som så, att vi inte skall ha någon bro under några omständigheter, inte ens om den går att göra miljövänlig och om den passas in i ett rimligt ekologiskt och miljömässigt perspektiv. Vad man egentligen är emot är inte bron, utan hela det moderna samhället med trafik, integration mellan stater, osv. Jag får en känsla av att det egentligen är det man säger. Men om det är så – och detta är vårt landsmötesbeslut – att det går att klara av ett broprojekt med rimliga miljökrav, då är det bra. Från våra utgångspunkter är det positivt att man kan knyta ihop länder och skapa starkare regioner, inte minst i det nya europeiska perspektivet.

Kjell Dahlström råkade själv bekräfta den bild som jag gav i mitt förra inlägg, nämligen att man ibland brassar på litet väl mycket. Det kanske gäller också en och annan broanhängare när man försöker göra listan på argument så lång som möjligt. Man leker med livets själva kärna, sade Kjell Dahl-

ström. Det är en formulering som jag och, tror jag, de flesta andra normalt skulle använda ifall debatten handlade om genmanipulation av något sällsynt sinistert slag, som jag inte tror någon i denna kammare eller någon annanstans överväger. Man kanske skall tänka litet på ordens innebörd.

Anf. 10 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Jag hävdar verkligen att man leker med livets själva kärna om man är på väg att utsläcka fisket och vattenlivet i Östersjön, ett av de största och mäktigaste innanhaven på jorden. Det tycker jag inte är ett övermaga uttryck på något sätt.

Anf. 11 HÅKAN HOLMBERG (fp) replik:

Herr talman! Det sista var kanske ett mera modifierat uttryck från Kjell Dahlström. Får jag då bara poängtera att det som jag efterlyste i det besked som vi i dag inte kan få från kommunikationsministern var just ett klargörande när det gäller regeringens ambition avseende nollösningen, alltså vattengenomströmning till Östersjön och därmed salthalten och möjligheterna att bevara Östersjöns miljö som den är i dag, eller allra helst naturligtvis renare än så, men det är andra åtgärder som krävs för det.

Anf. 12 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Håkan Holmberg sade att det är svårt att uttala sig tvärsäkert om bron. Vare sig man är för eller mot den borde det vara så. Men en sak kan man uttala sig tvärsäkert om, och det är att en borrad järnvägstunnel är ett bättre alternativ från miljösynpunkt än en bro under alla omständigheter. Det påståendet tror jag ingen betvivlar eller förnekar.

Om man skulle satsa på en borrad järnvägstunnel skulle inte miljön i Östersjön påverkas. Effekterna i havet skulle inte bli så stora att det skulle påverka den marina miljön i Östersjön. Sedan vill Håkan Holmberg ställa en fråga till kommunikationsministern. Man jag skulle vilja råda Håkan Holmberg att ställa frågor till andra bedömare också. I propositionen, vilken jag råder Håkan Holmberg att läsa, är alla problem med en bro undanröjda. Därför kan det vara bra att få frågan belyst ur annan synpunkt och från andra håll också.

För egen del tycker jag att regeringen borde ha intresserat sig mer för alternativet borrad järnvägstunnel över huvud taget. I t.ex. tidningen Statsanställd refererar man till en av Sveriges största byggentreprenörer, som har den uppfattningen att tunnlar hör framtiden till. Det beror just på den senaste mycket avancerade tunneltekniken och alla fördelar med tunnlar. En rundringning som man har gjort till banker i Sverige och utomlands bekräftar också att finansiärer och byggare skulle ha funnits om bara regeringen hade sagt ja till ett tunnelalternativ. När det fortfarande var aktuellt med privata finansiärer av bron förundrade sig t.ex. Deutsche Bank över varför svenskarna inte frågat om Deutsche Bank ville finansiera en tunnel under Öresund utan bara om den ville finansiera en bro. Man var alltså förvånad över det.

I ett prospekt som Deutsche Bank har presenterat påpekar man just att en borrad tunnel under Sundet är den effektivaste och lönsammaste lös-

ningen. Man skriver så här: "Tunnelförbindelsen är med dagens teknik den mest ekonomiska lösningen. Den ger klara fördelar vad gäller säkerhet och tillförlitlighet. I drift och under byggtiden är den oberoende av vädret och bildar inget hinder för sjöfarten." Så långt Deutsche Bank.

Anf. 13 HÅKAN HOLMBERG (fp) replik:

Herr talman! Jag är litet förvånad över Ulla Tillanders undran varför vi inte ställer ännu fler frågor. Det kan vara så att vi har litet olika utgångspunkter och värderar, som jag redan antydde, olika tänkbara argument för och emot på olika sätt. Den fråga som jag ställde tycker jag fortfarande är väsentlig och, som jag sade, för oss avgörande, nämligen frågan om vattengenomströmningen. Sedan kan man ställa en rad andra frågor, men alla är inte av lika stor betydelse. Den här frågan är mycket betydelsefull. Jag förväntar mig att det, även om det inte kan ske i dag, kommer ett svar från regeringen på min fråga.

Anf. 14 ULLA TILLANDER (c) replik:

Herr talman! Jag anser inte att det räcker att man får kommunikationsministerns bedömning av frågan, för den finns redan. Problem och frågor över huvud taget blir avfärdade, därför att allting talar till brons fördel. Vad jag menar är att man också skall få andra bedömares synpunkter på en eventuell bro.

Nu är det inte säkert att vi får någon bro. Vi har ju fattat ett beslut här i riksdagen om det tidigare, men det har ännu inte byggts någon bro.

Anf. 15 BERTIL PERSSON (m):

Herr talman! Jag tror att det är viktigt att man ser med realism på de hot som målas upp här. Jag kan konstatera att miljöpartiet inte längre vidhåller att all fisk dör vid Lofoten om bron byggs. Det är ett tillnyktrande som är värdefullt. Jag skulle också vilja hävda att sälar inte dör av att se en bro på avstånd, lika litet som de dör av att se en färja på avstånd. Att Saltholm är skyddad vet vi alla.

När det däremot gäller muddringsarbeten håller jag med om att vi måste klara salthalten i Östersjön. Det är en mycket viktig uppgift för oss.

Vad gäller regional utveckling har Sverige halkat efter. Det är inget tvivel om att tillväxten i Sverige är lägre än på kontinenten. Reallöneökningarna i Tyskland under det senaste decenniet ligger på ungefär 30 %, här på ungefär 1 %. Det är ett bekymmer. Vi ser hur region efter region växer upp över gränserna i Europa. Vi har en region som sträcker sig från Oxford, Cambridge, London och ner till Paris. Vi har en annan som sträcker sig från Barcelona över Rivieran till Milano. Det finns ingen motsvarande stark region i norra Europa. Vi behöver en sådan för att vara med i den tillväxtutveckling som vi har att se framför oss i EG. Fakta om detta har visserligen Åke Andersson berättat om, men de är också noggrant studerade både i USA och inom OECD. Det är inga villoläror. Dessutom kommer Åke Andersson från Umeå, vilket gör att han knappast kan beskyllas att vara skåning med lokalchauvinism.

Beträffande tunnelalternativet vill jag säga att förbindelser byggs efter de

lokala förhållandena. I Engelska kanalen, där det är 70 meter djupt och oerhörda tidvattenströmmar, bygger man en tunnel. I Öresund, där det är grunt vatten, bygger man en bro. Vid Gibraltar, där det är 400 meter djupt, tänker man sig en flytande tunnel hängande 100 meter under vattenytan. Så allt beror på lokala förhållanden.

Slutligen: Vi har utrett frågan nu i över hundra år. Det går alltid att säga att den senaste utredningen är 5–10 år gammal och att vi behöver göra om den. Men någon gång måste vi vara kompetenta att fatta beslut även i denna riksdag.

Anf. 16 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Jag tycker att det är dags att påminna Bertil Persson om vad han sade i ett tidigare inlägg. Han sade att om det hade varit fiffigt – jag tror att det var med tanke på luftföroreningarna från bilismen – hade man rivit upp en motorvägssträcka i Skåne. Var det inte så? Men eftersom man inte har gjort det, är det alltså inte fiffigt! Då skulle jag vilja vända på steken och säga till Bertil Persson: Om det hade varit fiffigt att bygga en Öresundsbro, varför i all sin dar har man tvingats utreda frågan i hundra år? Trots alla dessa mängder av utredningar bygger ju de senaste utredningarna och resultaten på de gamla undersökningar som är gjorda när det gäller miljö. Man har inte gjort någon genomgripande miljöanalys. Man har inte lyssnat på forskare som har framträtt.

Herr talman! I programmet Kanalen i Riksradions program 1 den 22 mars handlade en del inlägg om miljön. Nu har det sagts ganska mycket om miljön, men dessa argument biter tydligen inte på broföreträdare från moderaterna och socialdemokraterna. I detta program deltog bl.a. Bengt-Owe Jansson med synpunkter på miljön. När han hade redovisat vilka katastrofala följder ett byggande av en bro kan få på vattengenomströmningen, som vi har talat ganska länge om nu här i kammaren, berättade programledaren i Kanalen att han hade försökt få regeringen att ställa upp för att svara på många av dessa mycket viktiga frågor om miljön och miljökonsekvenserna. När han vände sig till regeringen för att få någon att ställa upp fick han följande besked från statssekreteraren Ingemar Skogö på kommunikationsdepartementet, en man som är kommunikationsminister Georg Anderssons närmaste man: Ingen person från departementen är beredd att diskutera dessa frågor, dvs. miljöfrågorna, inför den svenska allmänheten förrän avtalet med danskarna skrivits under i morgon. Detta enligt ett avtal som den svenska regeringen gjort med den danska regeringen.

Hela tiden pågår detta hemlighetsmakeri när det gäller de viktigaste frågorna, miljöfrågorna. Ställer sig Bertil Persson bakom att man skall smyga och sopa under mattan allt det som den svenska allmänheten borde få information om och som måste debatteras före beslut här i riksdagen?

Anf. 17 KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! Bertil Persson är min bänkkamrat här i kammaren, och jag har upplevt det som trevligt att sitta och salongstala med honom emellanåt vid voteringar, osv. Men hans argumentering i denna sakfråga är tröttande och populistisk, och argumenten är mycket grunda. När han tar upp fisket

vid Lofoten, som han säger att någon miljöpartist har tagit upp, går han utanför den debatt som förs här i kammaren. Jag har inte sagt det som han tar upp, och jag har därför ingen anledning att gå i debatt om huruvida fisket dör eller inte vid Lofoten. Jag känner över huvud taget inte till frågan.

Sedan går Bertil Persson in på ett stort område om att regionernas Europa skall växa ihop och att vi skall få ett regionernas Europa. Jag kan upplysa om att det nästan verkar hämtat ur miljöpartiets Europapolitik. Vi vill faktiskt ha ett förenta regionernas Europa. Vi är därför kanske inte så väldigt långt ifrån varandra i det fallet. Men jag tycker att Bertil Persson avslöjar att han tror på att regioner skall växa och asfalteras, att vi skall ha verksamheter som kryper ut. "The urban sprawl" brukar man kalla detta på planeringsengelska, dvs. att städer bara glider ut med dynamiska effekter som följd. Jag har faktiskt studerat detta i Aten i början av 70-talet. Det fanns där en arkitekt som hette Doxiadis som ville skapa ett Ekumenopolis, där vi alla skulle bo i en enda världsstad som kringlade sig runt jorden som en Heimskringla. Detta är mekanistiska medeltida tankegångar som vi måste lämna. I dag sker mycket av nyskapandet på kärngårdar, kanske ute på landet, med datastugor. Man behöver inte sitta i knät på varandra för att klara ett fint utvecklingsarbete med teknisk nydaning osv. Vi behöver inte den typen av mekanistiskt hopkletade stadsregioner som Bertil Persson talar för. Lyssna därför på dem som har andra tankegångar som innebär att det inte behövs någon bro över Öresund för att klara kommunikationerna – inte alls.

Anf. 18 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Att Bertil Persson är tekniskt kunnig framgår av hans inlägg om byggande av tunnlar. Det kan ingen ifrågasätta. Men jag undrar om han har läst propositionen så noggrant. Det är nämligen inte likt moderaterna att på det sätt som Bertil Persson gör här i dag skönmåla en dålig proposition från socialdemokraterna. Eftersom denna fråga har utretts i hundra år borde innehållet i propositionen ha varit litet bättre och litet fylligare än det är.

Anf. 19 BERTIL PERSSON (m):

Herr talman! Viola Claesson frågade varför vi inte har byggt bron under dessa hundra år. Det är inte så konstigt. Hade det inte varit en nationsgräns där hade vi byggt bron. Om det hade varit öken, berg eller skog hade det funnits en väg emellan. Men i och med att det är en nationsgräns kan stockholmare sitta och hindra skåningar att få den väg som vi så väl behöver, bara för att vi måste åka till Stockholm och fråga om lov. Därför kan vi inte bygga den väg som vi annars hade byggt alldeles själva. Det är inte något konstigt med det.

Jag vill säga följande till Kjell Dahlström. Om man försöker analysera situationen tror jag inte att det som vi trodde skulle vara "electronic freedom" fungerar, dvs. att man kunde sälja en etta i Gamla Stan och köpa en herrgård i Värmland och sitta vid sin datamaskin och vara kreativ. Kreativitet uppstår i stället vid människors möten. Och det är därför som vi skapar våra forskarbyar, våra "science cities", och det är därför som vi måste ha våra flygförbindelser, och det är därför som vi behöver våra broar. Det är bra med elektronik, men den skapar inte den kreativitet som människors möten gör. Det är

därför som vi måste skapa möjlighet för människor att mötas i de regioner som växer fram.

Anf. 20 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Det är mycket lustiga argument som blandas från en broföre-språkare som Bertil Persson. Han försöker framträda som en mjukis trots att han egentligen är en teknokrat, som jag tycker har mycket litet på fötterna när han vill diskutera miljöproblemen och säger att det inte blir några jättestora miljöproblem, och sedan är saken klar.

Herr talman! I övrigt är Bertil Perssons argumentation om K-regioner, K-samhälle, kreativitet, osv. inte är något annat än de floskler som professor Åke E Andersson brukar upprepa. Åke E Andersson är inte skåning. Men, Bertil Persson, det är inte heller den rad av kommunikationsministrar eller regeringsledamöter som hela tiden under de senaste åren, från den tid som jag har redovisat, har sagt ja till Öresundsbron. Det gäller alltifrån dåvarande industriminister Thage G Peterson till kommunikationsminister Sven Hulterström och en hel rad andra. Det gäller även Georg Andersson numera. De är väl inte stockholmare och 08-or? De är ju ett antal manspersoner som helt enkelt har ställt sig bakom Gyllenhammars och ScanLink-konsortiets krav och som nu får stå med hela ansvaret för att projektet skall ros i land. Det är ju det som är huvudfrågan när vi diskuterar Öresundsbron.

Anf. 21 KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! Jag vill avslutningsvis säga att jag respekterar att Bertil Persson här representerar Svenska mästerskapen i politik, SM i politik som jag brukar uttrycka det, när ingen av de 156 socialdemokraterna i riksdagen kan göra det. Moderaterna står ju uppenbarligen för samma bropolitik som socialdemokraterna. Jag respekterar alltså moderaten för detta i detta sammanhang.

Jag tror också på personliga möten. Och jag har ingen övertro på elektronik, Bertil Persson. Vi har ingen tro på att man för att mötas måste fraktas i 1 ton stål, bilskrot, om jag får uttrycka mig litet kraftfullt. Det behövs inte. Man kan mötas på mycket smidigare sätt via nya och intelligenta tågsystem, högkvalitativa järnvägar. Man kan flyga om det är fråga om längre avstånd, och framför allt kan man använda sig av telefoni. Jag hoppas därför att vi inte får se något Örestad skapas genom detta SM i politik.

Anf. 22 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! På en punkt kan jag hålla med Bertil Persson, nämligen när det gäller frågan om att en fast förbindelse över Öresund inte är något nytt. Redan 1886 arbetade ett franskt banksyndikat med frågan. Och 1936 var AB Skånska Cementgjuteriet en av sex entreprenörer som lade fram ett förslag om att bygga en bro. Men jag håller inte med Bertil Persson om motiveringen till att det över huvud taget inte har blivit någon bro.

I december 1973 fattades ett beslut i Sveriges riksdag om en vägbro mellan Malmö och Köpenhamn, vilket väl alla känner till vid det här laget, med röstsiffrorna 215 för och 97 emot. Den bron skulle stå öppen 1985. Jag minns så väl när Malmös dåvarande starke man Nils Yngvesson och den dåvarande

kommunikationsministern stod vid Lernacken i Malmö och pekade ut brofästet. Men vad dröjsmålet egentligen avspeglar är ekonomiska realiteter och en vaken opinion som ifrågasätter det förnuftiga och rimliga i att satsa på bensinbaserad trafik i stället för kollektiv spår- och sjöbaserad trafik, vilket vi vill ha. Och nu 1991 är återigen oerhört många frågor obesvarade.

Anf. 23 BERTIL PERSSON (m):

Herr talman! Att danskarna var tveksamma den gången är inte så konstigt. De har nämligen sitt Norrlandsproblem i fallet Jylland, och de kan inte gärna bygga en fast förbindelse till Sverige innan det finns en fast förbindelse till Jylland. Nu är en sådan på gång, och därför är också danskarna positiva till att det blir en Öresundsförbindelse, på samma sätt som Helmut Kohl i Tyskland har uttalat sin tillfredsställelse över att man skapar denna förbindelse och sina förhoppningar om att den skall fortsätta ned till Femern Bältleden också.

Av det skäl som jag har redovisat är jag övertygad om att detta är en möjlighet för södra Sverige att utvecklas och att få en tillväxt som man i dag saknar men som är bra för hela landet.

Man får med dagens teknik aldrig samma turtäthet och samma regularitet i trafiken på något annat sätt än genom en bilbro. En bilbro, en bred förbindelse, skapar möjlighet att anpassa leden till nya trafiklösningar under det sekel som denna förbindelse skall stå.

Jag är glad över att socialdemokraterna också har funnit att detta är en viktig riksangelägenhet, och jag kan inte annat än hoppas att det här skall leda till ett positivt beslut, ju fortare desto bättre.

Anf. 24 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Jag vill bara konstatera att med det förslag som nu föreligger löser man inte frågan om riksförbindelser i Sverige, utan det blir en lokalgata mellan Malmö och Köpenhamn – om den blir av.

Propositionen hänvisades till trafikutskottet.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Remissdebatt (radio- och TV-frågor)

Föredrogs proposition 1990/91:149 Radio- och TV-frågor.

Anf. 25 KAJ NILSSON (mp):

Herr talman! Ärade ledamöter! Nu ligger regeringens proposition 1990/91:149 om radio- och TV-frågor på riksdagens bord. Avsikten är uppenbarligen att den skall remitteras till konstitutionsutskottet. Traditionellt behandlas frågor som gäller Sveriges Radio i kulturutskottet, och en stor del av propositionen avser Sveriges Radios resurser och organisation m.m. Varför skall Sveriges Radios resurser och riktlinjer för Sveriges Radios framtida verksamhet inte som vanligt tas upp i kulturutskottet? Det enda som är spe-

ciellt denna gång är beslutet om etablering av en ny markburen reklam-TV-kanal. De avsnitt som gäller detta skall givetvis gå till konstitutionsutskottet. Jag yrkar därför att följande punkter i propositionens hemställan behandlas av kulturutskottet: 2, 20, 22, 23–26. Dessa punkter handlar om sådant som kulturutskottet traditionellt brukar ta upp.

Punkt 2 gäller förslagen till lag om ändring i lagen om TV-avgift.

Punkt 20 handlar om en förlängning med sex månader, till utgången av år 1992, av avtal mellan staten och företagen inom Sveriges Radio-koncernen.

Punkterna 22 och 23 rör sig om riktlinjer inför beslut om ett nytt avtal mellan staten och Sveriges Radio-företagen och förslag till medelsberäkning för den avgiftsfinansierade verksamheten inom Sveriges Radio-koncernen.

Punkt 24 handlar om radionämndens verksamhet.

Punkt 25 handlar om televerkets investerings- och driftskostnader.

Punkt 26 gäller omfördelning av medel, anvisade för televerkets investerings- och driftkostnader avseende år 1992.

De övriga punkterna – 1, 3, 4–19 – bör behandlas av konstitutionsutskottet. Detta gäller även punkt 21 som man, enligt min mening, borde vara generös nog att överlåta åt konstitutionsutskottet. Punkten avser sponsring av program.

Överläggningen var härmed avslutad.

Med anledning av de framställda yrkandena rörande remiss av proposition 1990/91:149 beslöt kammaren på förslag av talmannen att på nytt bordlägga propositionen.

5 § Svar på interpellation 1990/91:166 om skolans skyldighet att motverka rashets m.m.

Anf. 26 Statsrådet GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Håkan Holmberg har frågat mig om vilka regler och anvisningar som gäller beträffande skolans skyldighet att motverka nynazism och rashets och vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att förstärka skolans vakthållning mot rasistisk och nynazistisk propaganda.

Håkan Holmbergs interpellation föranleds av att Ahmed Rami, som hösten 1989 åtalades och fälldes av Stockholms tingsrätt för yttrandefrihetsbrottet hets mot folkgrupp, nu försöker få ut sitt budskap till gymnasieungdom i Stockholm dels genom närradiosändaren Radio Islam, dels genom personliga besök på skolor.

Läroplanerna för grundskolan och gymnasieskolan är de bindande föreskrifter som varje skola skall följa. Demokratisk fostran och objektivitet i undervisningen är de riktlinjer som allt arbete skall präglas av.

I läroplanen för grundskolan, Lgr 80, står: "Skolan skall vara öppen för att skiljaktiga värderingar och åsikter framförs och hävda betydelsen av ett personligt engagemang. Samtidigt skall skolan hävda vår demokratis väsentliga värden och klart ta avstånd från allt som strider mot dessa. Skolan får alltså inte ställa sig neutral eller passiv i fråga om det demokratiska samhäl-

lets grundläggande värderingar. Skolan måste i stället medvetet verka för dessa värderingar och fostra eleverna till att respektera dem."

Antisemitism eller annan rasistisk propaganda får alltså inte förekomma i skolan.

När skolan tar upp politiska, religiösa och moraliska frågeställningar är det väsentligt att vara saklig och allsidig. Eleverna skall vänja sig vid en undersökande inställning till kunskaper och information, och de skall öva sig i att kritiskt granska argumentation och slutsatser.

Det är varje rektors uppgift att se till att läroplanens intentioner också följs när utomstående medverkar i skolans arbete. Det är den lokala skolledningen som skall besluta om skolans samarbete med organisationer och föreningar samt i vilka former deras medverkan skall ske.

Den lokala skolledningen måste själv besluta om det är lämpligt att låta vissa individer eller organisationer medverka i skolans arbete och under vilka former deras medverkan skall ske. De mål och riktlinjer som jag nu redogjort för gäller för all verksamhet i skolan. Det åligger skolans ledning att svara för balans och allsidighet. Genom tillsyn, uppföljning och utvärdering skall skolans mål och riktlinjer ständigt hävdas och främjas. Detta sammantaget är skolans metod att fostra demokratiskt sinnade och självständiga medborgare. Jag vill poängtera att när skolor och enskilda lärare behandlar kontroversiella frågor inom områdena politik, religion, moral är de skyldiga att följa de principer som nyss beskrivits. Eleverna måste således få tillfälle att allsidigt ta del av sakfrågan och ha möjlighet att kritiskt granska argumentationen likväl som skolan är skyldig att kraftfullt bemöta och ta avstånd från rasistiska och andra antidemokratiska synsätt.

Jag vill också erinra om att inför skolavslutningarna våren 1990 sände jag tillsammans med organisationerna inom skolan ett särskilt brev till alla Sveriges skolor där vi särskilt uppmärksammade skolans ansvar att motverka rasism och främlingsfientlighet.

Anf. 27 HÅKAN HOLMBERG (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret.

Jag är glad över att svaret har fått den utformning som det har fått. Det är en tydlig markering av att skolan verkligen har den skyldighet som vi alla har vant oss vid att den skall ha: att bekämpa rasistisk och antidemokratisk propaganda. Det är med tanke på den situation som har uppstått under de senaste åren viktigt att detta framhålls. I svensk närradio har det kunnat bedrivas rashets av en typ som förmodligen är unik i Västeuropa under hela efterkrigstiden. Den person som det gäller fälldes ju också på så många punkter att det är unikt i modern historia. Den hets som vederbörande har ägnat sig åt har alla den klassiska nazistiska rashetsens kännetecken. Det hela har utomordentligt litet att göra med situationen i Mellanöstern eller med t.ex. religionsdebatt som det ibland har sagts när man har velat ta personen i fråga i försvar. Namnet Radio Islam på denna radiosändare är en förolämpning mot en världsreligion.

Det finns ett speciellt inslag som gör det hela extra allvarligt. Ett av de teman som är typiska i modern nazistisk propaganda är nämligen förnekandet av att förintelsen av 6 miljoner judar under andra världskriget över hu-

vud taget har ägt rum. Det finns i dag en ganska omfattande litteratur, som i bästa fall kan kallas pseudovetenskaplig, där olika personer uppträder med lånta vetenskapliga fjädrar och försöker leda i bevis att förintelsen icke har ägt rum. I Radio Islams tappning har det dessutom talats om att det rör sig om en judisk konspiration. Påståendet att förintelsen har ägt rum skulle alltså vara en konspiration i syfte att pressa pengar av mänskligheten.

Den person som är aktuell från svensk närradio har alldeles nyligen medverkat i ett nynazistiskt möte i Tyskland, med kända företrädare för just den s.k. revisionistiska skolan. Det gäller bl.a. den ökände fransmannen Faurisson som i fransk domstol har dömts, därför att han har uttalat att förintelsen inte har ägt rum. Den danske nazistledaren Paul Riis-Knudsen var också en av de medverkande. Det speciellt allvarliga är naturligtvis att vi här har att göra med världshistoriens mest väldokumenterade förbrytelse om vars historiska verklighet vissa personer nu systematiskt försöker att skapa tvivel. Det är här som skolan har sin unika uppgift. Vi som är utanför skolan får ägna oss åt att bemöta personer av det här slaget i den offentliga debatten och om det är nödvändigt dra dem inför domstol på det sätt som har skett. Men om skolan börjar behandla frågan om huruvida förintelsen har ägt rum eller inte som en fråga som det går att diskutera – där det alltså skulle finnas olika uppfattningar, och där det inte är riktigt klart vad som egentligen har hänt – är det utomordentligt farligt. Det finns snart inga människor kvar som har egna erfarenheter av förintelselägren. Om 5–10 år kan det vara nästan omöjligt att i vårt land över huvud taget få tag på personer som på ett trovärdigt sätt kan berätta om sina egna upplevelser.

Mot den här bakgrunden har man i andra europeiska länder t.o.m. gått så långt att man har kriminaliserat själva påståendet att förintelsen är ett påhitt. Det har skett i Frankrike, och såvitt jag vet finns sådana bestämmelser i Tyskland också. Jag efterlyser inga sådana bestämmelser i Sverige. Däremot tycker jag att det bör vara en hederssak för regering och riksdag att se till att det i den nya läroplan som lär vara på gång mycket tydligt framgår att förintelsen och information om nazismens verkliga innebörd är moment som icke får utelämnas. Hur man än lägger upp undervisningen i övrigt får detta icke ske. Jag tycker också att det vore motiverat, när man nu mer och mer talar om utvärdering av undervisningen, att göra just en utvärdering av resultatet av undervisningen i modern historia och samhällskunskap.

Den tvärpolitiska Svenska Kommittén mot Antisemitism har sedan ganska lång tid gjort utskrifter av herr Ramis radiosändningar. Eftersom man med nu gällande lagstiftning bara kan avstängas ett år i taget har han alltså återupptagit sina sändningar. I de utskrifter som har gjorts från upptagningar av de sändningar som har pågått under den senaste tiden framgår att elever inbjudna från någon gymnasieskola i Stockholm har fått höra av herr Rami att förintelsen inte har ägt rum, att det är ett påhitt alltsammans. De svarar då något i stil med: Oj, det hade vi ingen aning om. Menar du att allt detta är ett påhitt? Det var bra att vi äntligen fick veta det.

Det här är naturligtvis inget bevis för att det generellt står till på detta sätt i svenska skolor. Men blotta misstanken att det kan förekomma att man på något sätt missar information om denna den mest grundläggande mänskliga erfarenheten i vårt århundrade är så allvarlig och så oroande att jag verkligen

vill efterlysa ett initiativ längre fram från regeringen till att utvärdera just resultatet av undervisningen i samhällskunskap och modern historia.

Anf. 28 Statsrådet GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Jag är, precis som Håkan Holmberg, angelägen om att vi gör en tydlig markering i den här frågan. De riktlinjer och de mål som gäller i läroplanerna skall hävdas. Där finns inget kompromissutrymme. Det är en signal som går ut till skolledningar och till lärare i vårt land. Jag har också noterat att Stockholms skolförvaltning, sedan dessa incidenter inträffade, har gått ut med exakt motsvarande budskap. Det tror jag är välgörande.

Sakfrågan i övrigt gäller historieundervisning och modern samhällskunskap. Där finns det all anledning att vara på sin vakt. Historiekunskaper är inget som är för evigt givet. De måste ständigt förmedlas till en ny generation. De barn och ungdomar som växer upp i dag måste naturligtvis få ordentliga kunskaper om de vidrigheter som nazismen stod för. Där får vi heller inte tveka eller vackla.

Det är klart att jag känner oro när jag ser ut över världen och när jag har noterat den sammanställning som Elie Wiesel har gjort över just den revisionistiska skolans aktiviteter. Jag tror att det nu finns över 450 olika publikationer som försöker leda i bevis att utrotning av judar aldrig har inträffat. När man ser denna kraftsamling, som man vet i grunden är falsk, och vi vet att vi har skolsystemet för fostran och för demokratisk kunskapsspridning, finns det inför en läroplansrevision faktiskt anledning att på den här punkten vara utomordentligt tydlig. Därom har jag och Håkan Holmberg ingen delad mening.

Anf. 29 HÅKAN HOLMBERG (fp):

Herr talman! Jag får tacka Göran Persson för dessa kompletteringar till den fråga som jag själv först hade ställt och för det mycket klara ställningstagande som han har gjort. Det kan läggas till det uttalande som riksdagens kulturutskott nyligen gjorde med anledning av en fyrpartimotion om att skärpa bestämmelserna om hets mot folkgrupp i närradion. Det fanns olika åsikter om huruvida riksdagen omedelbart skulle gå till aktion eller avvakta beredning. Men det fanns ingen skiljaktlig mening i sak. Jag lovade vid den debatten att vid första bästa tillfälle påminna om att kulturutskottet i sin helhet gjorde samma bedömning som nu också jag och Göran Persson gör. Jag gör härmed också den markeringen att enigheten nu tycks vara stor.

Det som har föranlett den fråga som har berörts både i fyrpartimotionen och i interpellationen är till stor del att likgiltigheten för den verksamhet som har bedrivits av den här typen av nynazistiska propagandister i Sverige har varit påfallande. Ytterligt få ledande politiker har sagt någonting under de år som denna verksamhet har pågått. Knappast någon har kommenterat att Rami nu är tillbaka i närradion. Jag ser fram emot fortsatta markeringar från skolministerns sida, både offentligt och i samband med arbetet med den kommande läroplanen.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 1990/91:160 om restriktionerna för byggnadsverksamheten i Stockholm

Anf. 30 Bostadsminister ULF LÖNNQVIST (s):

Herr talman! Lars Ulander har frågat mig om regeringen är beredd att snarast upphäva de restriktioner i form av investeringsskatt, ombyggnadsramar och högre garanterad ränta vid ombyggnad, som i dag begränsar byggnadsverksamheten i Stockholm.

Restriktioner för byggandet infördes i olika steg fr.o.m. hösten 1986. Skälet var den uppenbara överhettning i byggkonjunkturen som då började göra sig gällande. Den starka efterfrågan på byggsektorns tjänster drog upp priserna i byggandets alla led och blev ett allvarligt hot mot stabiliteten i ekonomin. Samtidigt riskerade väsentliga bygguppgifter – inte minst bostadsbyggandet – att bli utslagna av en övermäktig och prisokänslig konkurrens från intressenter med då näst intill obegränsad tillgång till kapital.

De åtgärder som regeringen satte in för att dämpa överhettningen på byggområdet – främst i storstäderna – har lett till att kostnadsutvecklingen påtagligt har dämpats. Samtidigt har bostadsbyggandet kunnat fördubblas och mer än det. År 1990 igångsattes 67 000 nya lägenheter. Det är den högsta siffran sedan miljonprogrammets dagar.

Byggkonjunkturen har nu dämpats. Därför har regeringen avvecklat ett antal av de begränsningar som här redovisats. Ramarna för ombyggnad av bostäder och planeringsramar för s.k. övrigt byggande har från årsskiftet tagits bort i hela landet utom i Stockholms- och Göteborgsområdena.

Riksdagen har gett regeringen möjlighet att ge dispens för den lägre garanterade räntan vid ombyggnad av bostäder om detta motiveras av bostadsförsörjnings- eller arbetsmarknadsskäl. Regeringen har gett sådan dispens vid en rad tillfällen. Investeringsskatten har tagits bort i Göteborg och från årsskiftet även i Nynäshamns kommun i Stockholms län.

En ökad byggarbetslöshet kan nu noteras. Denna utveckling berör också Stockholm – dock från en låg nivå – och inte minst angränsande län. Oron för byggsysselsättningen i Stockholmsområdet gäller i första hand vintern 1991-1992. De kvarstående restriktionerna gäller för tiden fram till utgången av år 1991. Med hänsyn till den planeringstid som normalt krävs för att byggen skall komma igång är det dock angeläget att besked redan nu kan ges om ytterligare lättnader av restriktionerna i Stockholmsområdet.

Regeringen kommer att medge att ramen för övrigt byggande i Stockholms län höjs till 80 % av 1986 års byggvolym. Delar av detta vidgade ramutrymme bör användas för ombyggnad av bostäder. Vidgningen bör avse en volym av ytterligare 250 milj.kr.

Med hänvisning till den tidigare redovisade dispensmöjligheten när det gäller den garanterade räntan vid ombyggnad av bostäder anser jag det inte befogat att nu generellt sänka denna. Den särskilda investeringsskatten på 30 % som gäller i Stockholms län bör upphöra. Besked om tidpunkten för detta kommer att lämnas i kompletteringspropositionen.

Jag vill vidare redovisa att den särskilda delegationen för ökat bostadsbyggande i Stockholmsområdet har begärt entledigande från sitt uppdrag. Dele-

gationen har gjort en viktig insats för att öka bostadsbyggandet i Stockholmsområdet.

Även jag anser att delegationen nu bör kunna avvecklas. Regeringen kommer inom kort att besluta om detta.

I och med detta kommer länsarbetsnämnden i Stockholms län att i fortsättningen ensam administrera begränsningarna. Nämnden bör därför nu ges möjligheter att utföra den typ av prioriteringar som delegationen tidigare gjort. Arbetsmarknadsministern kommer senare att föreslå regeringen att nämnden ges sådana möjligheter och kommer även att redovisa vissa riktlinjer för hur prioriteringarna skall utföras.

Anf. 31 LARS ULANDER (s):

Herr talman! Jag tackar bostadsministern för svaret. Tyvärr dämpar de besked som bostadsministern nu har lämnat inte den oro för sysselsättningen som var orsaken till mitt beslut att ställa ett antal frågor till regeringen.

Utvecklingen inom byggområdet har dramatiskt förändrats under de senaste månaderna. Det gäller för hela landet. För Stockholms del kan vi konstatera att situationen inte är mindre dramatisk. Vecka 4 i år var 239 personer arbetslösa i Stockholms län. I torsdags, den 4 april, var 1 137 personer arbetslösa.

Detta är dock inte hela sanningen. Vi exporterar för närvarande arbetslöshet till angränsande län i en omfattning som väcker oro. I Sörmland är ca 8 % arbetslösa för närvarande – detta enligt den senaste mätningen. En ny mätning kommer att presenteras i morgon och den kommer förmodligen att visa på högre arbetslöshetstal. För Gävleborgs län, som också är ett inpendlande län, gällde vid samma mätning 14 %.Även Uppsala har en ökande arbetslöshet. Vi kan konstatera att arbetslösheten redan nu ligger på nivåer som inte skulle accepteras inom någon annan sektor i samhället. Varsel om uppsägningar samt uppsägningar på grund av brist på arbete är dagliga företeelser för närvarande.

En grupp som drabbas dubbelt så mycket som andra grupper är de ungdomar som utbildar sig till byggnadsarbetare. Dessa ungdomar blir inte bara arbetslösa. De förlorar också möjligheten att fullfölja påbörjad utbildning. Ca 3 000 ungdomar kommer ut från gymnasieskolan, och dessa skall fullfölja sin utbildning ute på arbetsplatserna. Av de här 3 000 ungdomarna finns ca 550 i Stockholm. De kommer alltså ut från gymnasieskolan fram på vårkanten.

Herr talman! Det har inte varit okänt att situationen skulle försämras. Det har kommit många signaler. De här problemen har påtalats inte minst från Byggnadsarbetareförbundet.

Byggministergruppen träffades den 8 mars. Alla aktörer på byggområdet var ense om nedgången i byggandet och om att den skulle få allvarliga konsekvenser för sysselsättningen. Jag förutsätter att de åtgärder som aviseras i svaret på min interpellation inte är någon slutsats av diskussionen i byggministergruppen.

Det 250 miljonerna i ROT-pengar är bra. Men härmed täcks bara ett par smärre ombyggnadsområden. Sysselsättningseffekterna gäller ca 150 man i

några månader. Dessutom skall resurserna tas från en något utökad ram för övrigt byggande.

En upplysning som är litet uppseendeväckande är den att besked skall lämnas om när den särskilda investeringsskatt om 30 % som gäller i Stockholms län bör upphöra. Besked om tidpunkten för detta kommer att lämnas i kompletteringspropositionen.

Bostadsministern! Den 30-procentiga skatten måste tas bort snarast möjligt. Det finns nu en bra möjlighet att ge besked om tidpunkten för ett borttagande av den aktuella skatten.

Med tanke på den fart som arbetslösheten ökar med är det inte rimligt att vi dämpar konjunkturen. När ett nytt läge uppstår måste en införd dämpning upphöra. Jag vill påstå att vi håller på att få en upprepning av historien genom att åtgärder vidtas för sent. Bostadsministern vet naturligtvis att byggandet har den egenheten att startsträckan är ganska lång sett från planering till byggstart.

Jag vore tacksam om bostadsministern ville ge en kommentar till följande stycke i det skrivna svaret:

"Med hänsyn till den planeringstid som normalt krävs för att byggen skall komma i gång är det dock angeläget att besked redan nu kan ges om ytterligare lättnader av restriktionerna i Stockholmsområdet."

Min fråga är alltså: Vilka lättnader avser bostadsministern, och vilka effekter beräknas dessa ge när det gäller ökad byggverksamhet samt sysselsättningen?

Min sista kompletterande fråga: Vilken beredskap finns det i departementet för att motverka en oacceptabel ökning av arbetslösheten bland byggnadsarbetarna?

Anf. 32 Bostadsminister ULF LÖNNQVIST (s):

Herr talman! Det förhåller sig naturligtvis så som Lars Ulander här har sagt. Redovisningen av sysselsättningsproblemen bland byggnadsarbetarna – det gäller även byggnadsarbetarna i Stockholm – är nämligen orsaken till de lättnader av restriktioner och regleringar som jag har redovisat. I anslutning till den överhettning som vi har haft på byggmarknaden var det nödvändigt att trycka på bromspedalen, men det är lika nödvändigt att lätta på trycket på bromspedalen nu när situationen är en annan. Vi har ju nu ett annat sysselsättningsläge.

Vid byggministergruppens möte den 8 mars lämnades från olika håll en redovisning av situationen. Vi lovade då att återkomma senast i anslutning till kompletteringspropositionen med de olika förslag som den här diskussionen kunde utmynna i.

I dag har jag här redovisat att investeringsskatten bör hävas. Jag har också sagt att besked om tidpunkten härför bör lämnas i kompletteringspropositionen.

Det är ju ganska ovanligt att regeringen ger besked vid annan tidpunkt än i anslutning till avlämnandet av en proposition till riksdagen. Jag är dock beredd att ge besked för att tillgodose Lars Ulanders önskemål. När det gäller den särskilda investeringsskatten för Stockholmsområdet – med undantag av Södertälje, Nynäshamn och Norrtälje, där den här skatten redan är

borttagen, samt för Uppsala och Håbo – kommer förslag att föreläggas riksdagen om ett borttagande av den aktuella skatten där den 1 juli i år.

Investeringsfonderna för bygginvesteringar har frisläppts. För Stockholmsområdet, Uppsala och Håbo har fonderna från samma tidpunkt släppts fria när det gäller maskininvesteringar och släpps nu loss också för bygginvesteringar i det här området.

Tidigare har medgivits att den volym som omfattar ytterligare en miljard får växlas över från övrigt byggande till ombyggnad av bostäder. Vi gör nu en komplettering genom att lägga ytterligare 250 miljoner till denna ram. Det innebär att resurserna bör räcka väl för att tillgodose de ombyggnadsönskemål som finns när det gäller bostäder i Stockholmsområdet. Skulle kraven öka ytterligare, får vi naturligtvis återkomma till den saken.

När det gäller ramen för övrigt byggande sker det en ökning från dagens 65 % av 1986 års volym till 80 % av samma volym. Också detta innebär en kraftig lättnad av restriktionerna.

Som redovisas i svaret har vi fått riksdagens uppdrag att ge dispens för en lägre garanterad ränta om så skulle krävas av sysselsättningsskäl eller av bostadsförsörjningsskäl. Vid alla tillfällen då länsarbetsnämnderna har redovisat sysselsättningsskäl har dispens för en lägre garanterad ränta vid ombyggnad av bostäder lämnats.

Vad avser övriga åtgärder på sysselsättningspolitikens område kommer regeringen inom kort att lämna en samlad redovisning. Det är alldeles självklart att regeringens uttalade uppfattning om att det gäller att hävda den fulla sysselsättningens politik ligger i detta.

Anf. 33 LARS ULANDER (s):

Herr talman! Jag vill framföra ett alldeles speciellt tack till bostadsministern för att han nu lättar på förlåten och ger besked om tidpunkten för när den särskilda skatten skall upphöra. Jag tror att det verkligen är en nödvändig signal till branschen – man vet från vilken dag den här skatten inte kommer att belasta. Dessutom tror jag att det här kan utnyttjas på ett positivt sätt.

En annan viktig sak att framhålla när det gäller bostadsministerns svar är att det, om det inte finns pengar till ROT-sektorn, gäller att skaffa fram sådana. Upplysningen i det avseendet tar jag till mig. Jag tycker att den är mycket nyttig. I dagsläget råder nämligen brist på startklara projekt på grund av att det saknas medel. Det är därför viktigt att denna signal går fram. Det gäller nämligen att de som har möjlighet att sätta i gång ROT-arbeten gör detta. Detta är en sektor som vi inte har satsat så mycket pengar på tidigare. Man har nu möjlighet, såvitt jag förstår, att börja planera. Som jag tidigare sade är startsträckan ganska lång, och det är därför viktigt att man uppmärksammar detta.

Rent allmänt när det gäller byggandet och sysselsättningen i stort, är ett lågt byggande en säkerhetsrisk för sysselsättningen och ett högt byggande någonting positivt. Ett högt byggande genererar arbeten inom andra sektorer, och det är därför viktigt att man håller nivån uppe.

Anf. 34 Bostadsminister ULF LÖNNQVIST (s):

Herr talman! När det gäller ROT-sektorn har regeringen redovisat den ram som länsbostadsnämnden har att arbeta med. Den ramen åtstadkommes, som framgick av interpellationssvaret, genom att man har möjlighet att utöver en viss grundläggande ram också växla över volym från övrigt byggande till ombyggnad av bostäder.

Regeringen har från årsskiftet medgivit att sådan volym kan växlas över för en miljard kronor, och vi lägger nu på ytterligare 250 milj.kr. Det bör, som jag sade, räcka till för att klara av behoven i Stockholmsområdet under detta år. Detta är en fråga som länsarbetsnämnd och länsbostadsnämnd gemensamt får hantera.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på interpellation 1990/91:167 om våldsskildringar riktade till barn

Anf. 35 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s):

Fru talman! Margareta Persson har frågat mig om jag är beredd att se över lagstiftningen när det gäller våld och sexuellt våld i bild som uppenbart riktas mot barn.

Bakgrunden till frågan är att justitiekanslern avskrivit en anmälan om tryckfrihetsbrottet olaga våldsskildring med avseende på den periodiska tidskriften Batman nr 8/1990. Enligt Margareta Persson är beslutet begripligt om man ser strikt neutralt på innehållet men det väcker frågan om man inte bör ha starkare kriterier när det gäller våldsskildringar i tidskrifter som uppenbart säljs till barn.

Som Margareta Person har berört har det de senaste åren vidtagits olika åtgärder mot våldsskildringar i bilder.

Enligt brottsbalken och tryckfrihetsförordningen kan den som framställer eller sprider vissa typer av våldsskildringar dömas för olaga våldsskildring. Straffansvaret gäller dels alla slags bilder som skildrar sexuellt våld eller tvång, dels rörliga bilder som innehåller närgångna eller utdragna skildringar av grovt våld mot människor och djur. Maximistraffet för detta brott skärptes den 1 januari i år till fängelse i två år.

Brottet olaga våldsskildring gäller oberoende av om skildringen riktar sig till vuxna eller barn. Det finns emellertid också särskilda bestämmelser som tar sikte på att skydda barn mot bl.a. våldsskildringar.

Vid sidan av de särskilda bestämmelserna för biograffilmer finns det sålunda en bestämmelse om otillåten utlämning av film eller videogram. Den föreskriver straffansvar för den som i förvärvssyfte till den som är under femton år lämnar ut en film eller annan upptagning av rörliga bilder med ingående skildringar av verklighetstrogen karaktär som återger våld eller hot om våld mot människor eller djur. Den bestämmelsen fick sin nuvarande utformning år 1989.

Dessutom finns det i brottsbalken en särskild bestämmelse om förledande av ungdom som tar direkt sikte på spridning av både skrifter och bilder bland

barn och ungdomar. Den föreskriver straffansvar för den som sprider alster som genom sitt innehåll kan verka förråande eller annars kan medföra allvarlig fara för de ungas sedliga fostran. Ansvar för förledande av ungdom prövas enligt de vanliga reglerna för brottmål och inte som tryckfrihetsmål. I tryckfrihetsförordningen finns det nämligen ett undantag från rätten att sprida tryckt skrift bland barn och ungdomar under sådana förutsättningar som anges i straffbestämmelsen i brottsbalken. Tanken bakom den här ordningen är att straffansvar skall kunna komma i fråga även om innehållet i skriften inte strider mot tryckfrihetslagstiftningen.

Det finns alltså, precis som Margareta Persson efterlyser, redan nu bestämmelser som har strängare kriterier än den tryckfrihetsrättsliga lagstiftningen när det gäller spridning av våldsskildringar till barn och ungdomar.

För egen del tror jag att principerna bakom den nuvarande lagstiftningen är riktiga. Att inom ramen för tryckfrihetslagstiftningen ha skilda kriterier för innehållet i skrifter beroende på vilken krets som skriften riktar sig till är inte en framkomlig väg. Däremot är det enligt min mening naturligt att vi på det sätt som är avsikten med bestämmelsen om förledande av ungdom, försöker förhindra att förråande skrifter sprids bland barn och ungdomar. Vi har då också alla ett ansvar att se till att polis och åklagare uppmärksammas på fall där en otillåten spridning kan ha skett. Först om det inte visar sig möjligt att komma till rätta med problemen på detta sätt finns det anledning att överväga om det finns ett behov av att ändra eller justera lagstiftningen.

Samtidigt måste vi vara medvetna om att vi aldrig kommer att kunna helt skydda barn från att komma i kontakt med våld i medierna. Det är inte heller i första hand genom strafflagstiftning som vi skall försöka komma till rätta med oönskade fenomen i vårt samhälle. Vad gäller våldsskildringar i serietidningar så bör naturligtvis föräldrar visa ett intresse för vad deras barn läser. Men även tidningsbranschen och återförsäljare av tidningar bör enligt min mening känna ett ansvar för innehållet i tidskrifter, och det gäller i särskilt hög grad sådana skrifter som riktar sig speciellt till barn.

Anf. 36 MARGARETA PERSSON (s):

Fru talman! Jag vill först tacka för svaret.

Orsaken till att jag skrev den här interpellationen är att jag som ordförande i barnmiljörådet under ett antal år blivit uppmärksammad på en rad företeelser i vårt samhälle, företeelser som var och en för sig kan te sig oskyldiga och ofarliga, men som sammantaget har ett grovt våldsbudskap riktat just till barn.

Varje gång som barnmiljörådet, en grupp föräldrar eller andra vänt sig till upphovsmannen för en viss våldsprodukt har svaret blivit: Ja, ja, men det där var väl inte så farligt. Tänk på hur mycket värre grejer det finns. Eller: Varför ger ni er på just oss, varför vänder ni er inte till den eller den, som också säljer våldsprodukter.

Jag tror att vi har blivit förlöjligade varje gång. Det går väldigt lätt att rycka loss ett litet våldsbudskap och säga: Se på förbudsivrarna, de är inte kloka.

Vad jag vill säga är, att det utbud som vuxensamhället – eller det kommersiella samhället med lagen bakom ryggen – försöker locka barn i dag att köpa

och tycka om, i mångt och mycket handlar om våld. På tio år har utbudet riktat till barn radikalt försämrats i detta avseende.

Alla som vill värna om barns behov har därför fått försöka fungera som väckarklockor. Gång på gång har man fått slå larm. Denna larmfunktion får inte mattas av, även om vi faktiskt nått vissa resultat de senaste åren. Leksaks- och dataspelsbranschen har skrivit på ett avtal om begränsningar i sin marknadsföring, och den har rekommenderat att man inte skall sälja alltför våldsfixerade leksaker eller spel. Vi har också fått en annan lagstiftning om videofilmer.

Allt detta är resultatet av alla dessa väckarklockor landet runt. Eftersom vi lever i ett samhälle där vi inte i onödan skall ha lagar och förbud, det håller jag med justitieministern om, gäller det att fortsätta att vaka. Jag noterar därför tacksamt att justitieministern i sitt svar uppmanar tidningsbranschen och återförsäljare att ta ett ansvar för det som säljs till barn. Vår frihet är inte bara en rättighet, den ger också var och en ett ansvar.

Ändå måste vi ha vissa lagar i botten, så att det är möjligt att komma till rätta med de värsta avarterna. Vi måste ha en lag som åtminstone fungerar som ett farthinder, ett slags gupp i gatan, som får producenterna av barnartiklar att tänka till mer än en gång innan de går ut med en ny produkt. Utan litet tröghet tror jag att denna marknad – och nu menar jag allt från film, serietidningar, annonser, dekaler, leksaker, spel etc. – kan bli fartblind och hela tiden ökar våldet. Så har det fungerat tills vi fick våra gupp, dessa nya farthinder mot våldet.

När det gäller den aktuella frågan om tryckfrihetslagstiftningen, kan jag hålla med om att det är svårt att ha olika lagar för barn och vuxna. Den lag som justitieministern i stället refererar till – lag om förledande av ungdom – verkar ju vara bra. Men nu kanske min kunskapsbrist inte är så förvånande, eftersom lagen enligt vad jag nu har tagit reda på inte har använts på väldigt länge. Något refererat avgörande från högsta domstolen har inte påträffats, och något avgörande i hovrätten har inte skett på tio år. Statistiska centralbyrån uppger att inte någon person har dömts de senaste fem åren.

Jag kommer ihåg att vi i min ungdom fnissade åt den här lagen bara den nämndes. Skulle jag vilja vara elak skulle jag kunna tro att justitieministern driver med mig, att jag helt enkelt inte skulle ha upptäckt att lagen inte har använts i modern tid. Men nu har jag läst svaret ordentligt, och jag ser att justitieministern faktiskt talar positivt om lagen och säger att vi alla har ett ansvar att se till att polis och åklagare uppmärksammas på fall där en otillåten skildring kan ha skett.

Det tolkar jag som att justitieministern vill uppmana oss alla att damma av den gamla lagen och se till att den används igen. Om det visar sig att den inte fungerar får vi återkomma och se om det behövs en ny.

Jag hoppas att jag har tolkat justitieministern rätt. Men jag måste fråga: Är det endast försäljaren som kan dömas, även om förlaget medvetet vänder sig till barn? Hur starkt skall våldet vara? Måste hela tidningen vara späckad, eller räcker det med att en bild i en annars hyfsad tidning är grovt våldsfixerad?

Jag har också tittat på tillkomsten av den gamla lagen. I förarbetena anför departementschefen att bestämmelsen inte skulle gälla den vanliga bokhan-

deln eller enstaka försäljning. Tror verkligen justitieministern att lagen går att använda om en olämplig tidning säljs i t.ex. ett varuhus eller en kiosk?

Anf. 37 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s):

Fru talman! Jag delar den beskrivning Margareta Persson här gör av betydelsen att vi hela tiden bevakar vilket utbud som finns på marknaden som riktar sig till barn och ungdomar. Det är mycket viktigt att det finns ett barnmiljöråd och att vi har andra organ i samhället som intresserar sig för vad våra barn och ungdomar har att tillgå när det gäller massmediala produkter. Det är viktigt att vi är uppmärksamma på att det kan ske en utveckling som inte är önskvärd. Det är på det viset som vi i första hand skall agera när det gäller att förhindra ett alltför förråande utbud av bl.a. litteratur som riktar sig till våra barn och ungdomar.

Jag vet att det finns mycket liten erfarenhet i praxis av den särskilda bestämmelsen av förledande av ungdom. Det är därför mycket svårt för mig att ha en uppfattning om hur långt denna lagstiftning sträcker sig. Jag kan utgå ifrån vad som finns uttalat i de förarbeten som finns i samband med att denna lag behandlades av statsmakterna. Jag kan där se att det är fråga om ett spridande av verk som har ett visst innehåll. I detta spridande ingår att man riktar sig till barn och ungdomar. Det är i första hand de som säljer till barn och ungdom som omfattas av bestämmelsen. Men jag kan också tänka mig att ett spridande mycket väl kan komma från ett bakomliggande led, t.ex. ett förlag, om förläggaren använder sig av marknadsföringsmetoder som riktar sig direkt till barn och ungdom.

Vilken omfattning våldsinnehållet skall ha i det medium man kritiserar är mycket svårare att säga. Domstolen får göra en helhetsbedömning av ett alster för att se om det faller inom ramen för denna lagstiftning. Det är mycket angeläget att vi dammar av, som Margareta Persson säger, denna lagstiftning. Det är möjligt att man någon gång på 60-talet skrattade åt den. Vi var kanske så oskyldiga då att vi gjorde detta. I dag kanske vi har anledning att försöka använda oss av den lagstiftning vi har. I vart fall tycker jag inte att vi skall döma ut någonting förrän vi verkligen har prövat det.

Den avsikt som lagstiftaren hade när bestämmelsen kom till utgick just från det synsätt som bl.a. Margareta Persson gör sig till tolk för, dvs. det måste finnas möjligheter, gupp, för att förhindra fartblindheten och stoppa företeelser som vi anser vara helt oacceptabla. Jag hoppas att bestämmelsen uppmärksammas och används i debatten. Så småningom kanske vi kan få en rättstillämpning som visar hur effektiv lagstiftningen kan vara i sammanhanget. Därefter kan vi diskutera om det är nog eller om det behövs något mer.

Anf. 38 MARGARETA PERSSON (s):

Fru talman! Jag tackar för svaret. Jag tror nog att min generation är medskyldig till att lagen inte har tillämpats, just för att vi skrattade innan vi visste bättre.

Resultatet av denna interpellationsdebatt upplever jag vara att justitieministern uppmanar tidningsbranschen att ta sitt ansvar när det gäller utbud till barnen och att justitieministern uppmanar till en tillämpning av den gamla

lagen om förledande av ungdom. Jag kommer åtminstone att göra vad jag kan för att ge spridning åt justitieministerns uppmaningar i dag. Samtidigt vill jag uppmana justitieministern att ändå snart sätta i gång en översyn kring lagen. Jag har svårt att tänka mig att den riktigt går att tillämpa på det område som vi har talat om. Den behöver bli bättre anpassad till den verklighet vi talar om.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Meddelande om sammanträdet fredagen den 12 april

Anf. 39 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Fredagen den 12 april sammanträder kammaren för handelspolitisk debatt kl. 9.00. Tidigare planerat arbetsplenum denna dag är inställt.

9 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades

Propositionerna

1990/91:154 Rörelseregler för bank m.m.
1990/91:160 Ändringar i lagen (1973:370) om arbetslöshetsförsäkring, m.m.
1990/91:166 Särskild löneskatt på pensionskostnader, m.m.
1990/91:167 Skattefrihet vid utdelning av aktier i vissa fall
1990/91:168 Vissa förmögenhetsskattefrågor m.m.
1990/91:170 En lag om sjukavdrag för statsråden m.m.
1990/91:171 En prisinformationslag

Skrivelserna

1990/91:143 Den lokala konsumentverksamheten
1990/91:148 Pensionärernas medinflytande

Konstitutionsutskottets betänkanden

1990/91:KU22 Ändring i regeringsformen med anledning av ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde
1990/91:KU41 Brevröstning i Förbundsrepubliken Tyskland och Schweiz

Finansutskottets betänkande

1990/91:FiU16 Den statliga redovisningen och revisionen

Skatteutskottets betänkanden

1990/91:SkU17 Inkomstskattefrågor m.m.
1990/91:SkU18 Vissa mervärdeskattefrågor
1990/91:SkU20 Registrering som skattskyldig återförsäljare eller förbrukare av bränsle
1990/91:SkU21 Frågor om förhandsbesked och dispenser i skattefrågor
1990/91:SkU23 Skogsvårdsavgiften

Justitieutskottets betänkande
1990/91:JuU19 Ingripanden mot unga

Trafikutskottets betänkanden
1990/91:TU21 Transportstöd för Norrland och kostnader för visst värderingsförfarande
1990/91:TU22 Riksfärdtjänst och handikappanpassning av kollektivtrafiken
1990/91:TU23 Anslag till Trafiksäkerhet m.m.

Näringsutskottets betänkanden
1990/91:NU25 Tekoindustri och tekohandel
1990/91:NU28 Använt kärnbränsle, m.m.
1990/91:NU29 Näringsrättslig reglering, m.m.
1990/91:NU30 Svenska Petroleum Exploration AB

10 § Anmälan om interpellation

Anmäldes att följande interpellation framställts

den 28 mars

1990/91:176 av *Maggi Mikaelsson* (v) till kommunikationsministern om järnvägsinvesteringar i Västerbotten:

Hur uppfyller SJ det trafikpolitiska beslutet från 1988?

Mot bakgrund av bl.a. den senaste tidens intensiva debatt om persontrafiken på inlandsbanan och mot bakgrund av uppsägning av 121 lokförare i norra Sverige och ytterligare ett hundratal SJ-anställda i Västerbotten under den senaste treårsperioden finns det anledning att ta upp frågan till diskussion.

För många människor som arbetar inom SJ och för många utomstående rimmar verkligheten illa med de mål som riksdagen beslutat om. Detta har även riksdagens revisorer ansett och i en promemoria har man riktat allvarlig kritik mot regeringens hantering av det trafikpolitiska beslutet från 1988.

För Västerbottens län är läget allvarligt. Antalet anställda inom SJ i Västerbotten har minskat med ca 100 personer sedan riksdagen tog det trafikpolitiska beslutet. Minst lika stora nedskärningar riskerar man att få under de närmaste åren om den nuvarande utvecklingen fortsätter.

Nu senast har 28 lokförare i Vännäs sagts upp. Ytterligare sju står i tur. Det handlar om unga människor i åldrar mellan 25 och 35 år, som satsat på en yrkesframtid inom järnvägen och som nu sägs upp efter bara några års anställning. Det handlar om unga människor som trott på regeringens och riksdagens mål om satsningar på den miljövänliga järnvägstrafiken och som byggt hus och rotat sig i Vännäs. Det handlar också om ett samhällsekonomiskt slöseri som är hårresande. Varje lokförare får en utbildning av samhället som är värd ca 700 000 kr. Det är ett oacceptabelt slöseri att inte använda denna investering längre än ca 10 år.

Det finns fler exempel. I Stockholm planeras en utbyggnad av lokunderhållet i Hagalund. Det handlar om en investering på ca 1,5 miljarder kronor. Detta lokunderhåll skulle med fördel kunna flyttas ut i landet, t.ex. till Vännäs. Det skulle vara en vettig satsning av regionalpolitiska skäl men även av strikt samhällsekonomiska. Det finns beräkningar som visar att en utökning av lokunderhållet i Hagalund innebär tidsförluster på flera tiotusentals timmar. Detta beroende på trafiktätheten på de södergående spåren som innebär långa väntetider när loken skall köras till verkstaden – väntetider som man skulle slippa vid en utlokalisering.

Av miljö- och trafikpolitiska skäl är det också viktigt att rusta upp tvärbanan mellan Hällnäs och Storuman. I dag går tio timmertåg per vecka på denna tvärbana. SJ har meddelat att man inte tänker fortsätta med dessa transporter om inte banan rustas upp. Länstrafikanslaget räcker inte enligt länsstyrelsens bedömning och prioritering. En nedläggning av godstrafiken på tvärbanan innebär ytterligare tung trafik på E 79, vilket skulle vara förödande både för vägens hållbarhet och av miljö- och trafiksäkerhetsskäl. Pengar från regeringens infrastrukturfond behövs omedelbart i Västerbotten.

Med hänvisning till ovanstående vill jag ställa följande frågor till kommunikationsministern:

1. Vilka åtgärder tänker kommunikationsministern vidta för att kompensera Västerbottens län för bortfallet av ca 100 statliga anställda inom SJ under de senaste tre åren?
2. Är kommunikationsministern beredd att verka för en lokalisering av lokunderhållet från Stockholm till Vännäs?
3. Är kommunikationsministern beredd att verka för att särskilda medel anslås för att tidigarelägga upprustningen av tvärbanan mellan Storuman och Hällnäs?

11 § Anmälan om frågor

Anmäldes att följande frågor framställts

den 28 mars

1990/91:495 av *Margitta Edgren* (fp) till statsrådet Göran Persson om skolverkets minoritets- och invandrarenhet:

SIL (Statens institut för läromedel) skall läggas ner och dess uppgifter fördelas mellan nya skolverket och nya statens institut för handikappfrågor (SIH). Till skolverket förs bl.a. ansvaret för minoritets- och invandrarundervisning, ett ansvar som en enhet inom SIL tidigare haft. Enheten har inom SIL byggt upp kontaktnät, erfarenheter och kulturkompetens inom alla de språkområden som våra invandrare kommer från.

I budgetpropositionen 1990/91 anslås pengar för utveckling och produktion av samt information om läromedel för minoritets- och invandrarundervisning – medel som skall föras till nya skolverket och som motsvarar vad

SILs enhet för minoritets- och invandrarundervisning tidigare haft i anslag. Detta tyder på att verksamheten överförs utan förändring i starten. Nu har personalen vid SIL fått information om att minoritets- och invandrarenheten inom nya skolverket i princip skall halveras.

Min fråga till skolminister Göran Persson är:

Vilka uppgifter skall minoritets- och invandrarenheten inom nya skolverket ansvara för?

den 2 april

1990/91:496 av *Ingrid Ronne-Björkqvist* (fp) till bostadsministern om nya bestämmelser om lån till gruppbostäder:

Riksdagen beslutade den 12 december 1990 att låneregler för gruppboende för åldersdementa skall ses över av framför allt medicinska skäl. Nuvarande regler skapar säkerhetsrisker. Kravet på kokmöjlighet bör utgå och gruppbostadens entré bör vetta mot gemensamma utrymmen. Ett decentraliserat beslutsfattande bör möjliggöras när det gäller utformningen av boendet. Större frihet bör, enligt riksdagen, skapas vad gäller antal platser per gruppbostad och samlokalisering av bostäder.

Nuvarande regler är inte bara medicinskt olämpliga. De är också onödigt kostnadskrävande. Socialstyrelsen har nyligen visat att gruppboendet är en avsevärt dyrare vårdform än ålderdomshem och sjukhem. Med ändrade regler bör bättre vård kunna erbjudas till ett lägre pris.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga bostadsministern:

När kommer nya bestämmelser om lån till gruppbostäder att införas?

1990/91:497 av *Sten Andersson* i Malmö (m) till finansministern om statliga lån till kommuner med dålig ekonomi:

Malmö har erhållit ett förmånligt lån på 600 milj.kr. av staten i syfte att sanera ekonomin. Därefter har stadens socialdemokrater beslutat införa förlängd föräldraförsäkring, något som regeringen, trots löfte om sådan, inte har råd att genomföra generellt!

Vid en frågedebatt i riksdagen sade finansministern att Malmös ekonomi skulle granskas innan synpunkter kunde läggas på stadens agerande. Enligt uppgift kommer budgetunderskottet 1991 uppgå till 400 milj.kr.! Alltså ett fortfarande mycket dåligt resultat.

Trots den dåliga ekonomin avser Malmös socialdemokrater att fullfölja den utbyggda föräldraförsäkringen.

Är statsrådet beredd vidta åtgärder så att kommun med dålig ekonomi och som därför erhåller särskilt stöd av skattebetalarna inte beslutar om reformer vilka kommunen generellt inte har råd med?

1990/91:498 av *Sigge Godin* (fp) till kommunikationsministern om postservicen i glesbygd:

Posten aviserar nu att i rasande fart lägga ner ett stort antal postkontor. Inte minst drabbar detta glesbygden. Enbart i Kramfors kommun aviseras nedläggningar som innebär att endast fyra kontor blir kvar. Den försämrade service som uppstår rimmar inte med riksdagens beslut om regionalpolitiken.

Med anledning av det ovan anförda vill jag fråga Georg Andersson:

Vad avser regeringen att göra för att upprätthålla postservicen i glesbygdskommunerna?

den 3 april

1990/91:499 av *Lola Björkquist* (fp) till statsrådet Erik Åsbrink om momsbefrielsen på kulturområdet:

Momsenheten vid skattemyndigheten i Linköping har gjort tolkningar av riksdagens beslut om momsbefrielse inom kulturområdet, som jag finner mycket märkliga.

Man hävdar att Klosterkyrkan, Bjälboättens palats och slottet i Vadstena inte kan betraktas som museer. Därmed skall moms utgå på inträdesbiljetter, guidade rundvandringar, visningar för skolklasser och liknande. Däremot anses Vadstena Hospitalsmuseum ha sådan museiverksamhet som kan undantagas från moms.

Klosterområdet med kyrkan och Bjälboättens palats samt slottet i Vadstena blev statliga byggnadsminnen den 25 januari 1935. Någon diskussion om att besök i sådana statliga kulturella byggnader skulle bedömas på ett annorlunda sätt än i övriga "riktiga" museer har mig veterligen aldrig förts.

Därför vill jag fråga om statsrådet avser att vidta några åtgärder så att den skattemässiga behandlingen av besök i statligt förvaltade kulturminnen, som i sig är museala såsom Vadstena slott, jämställs med besök på statliga museer.

den 4 april

1990/91:500 av *Sigrid Bolkéus* (s) till kommunikationsministern om postutdelning nattetid:

Posten planerar att genomföra ett ettårigt försök med postutdelning nattetid på ett femtontal lantbrevbärarlinjer. Orsaken sägs vara att posten vill prova nattbrevbäring för att kunna dela ut morgontidningar samtidigt. Det innebär att vanlig post och värdeförsändelser når kunderna ett dygn senare eftersom posten ej hunnit sorteras. Servicen i glesbygd kommer, om detta genomförs, att kraftigt försämras. Den statliga post- och teleutredningen slog fast att posten har ett samhällsansvar.

Mot bakgrund av det ovan anförda vill jag fråga kommunikationsministern:

Är en serviceförsämring som nattbrevbäring innebär inte en fråga som skall avgöras av riksdag och regering?

1990/91:501 av *Maria Leissner* (fp) till utrikesministern om det kurdiska folket:

Om inte de irakiska kurdernas krav på att få sina mänskliga rättigheter respekterade tillgodoses, kommer en grundläggande instabilitet att råda i Irak. Även i andra länder med stor kurdisk befolkning är bristen på respekt för kurdernas rättigheter en grundläggande orsak till instabilitet.

Är regeringen beredd att vidta åtgärder i FN eller på andra sätt ta initiativ för att även på lång sikt få en stabil politisk lösning för det kurdiska folket?

1990/91:502 av *Maria Leissner* (fp) till statsrådet Lena Hjelm-Wallén om humanitärt bistånd till kurdiska flyktingar:

Mot bakgrund av den irakiska krigsmaktens massaker på kurdiska civila vill jag fråga biståndsministern följande:

Är Sverige berett att omedelbart ge humanitärt bistånd till de kurdiska flyktingarna?

1990/91:503 av *Lars Ernestam* (fp) till civilministern om Lekeberg:

Invånarna i kommundelen Lekeberg, ingående i Örebro kommun, eftersträvar självständighet. Enligt erhållna uppgifter vill regeringen inte tillmötesgå befolkningens önskemål, som tillstyrks av remissinstanserna.

Jag vill fråga statsrådet vilka åtgärder han tänker vidta för att befolkningen i Lekeberg skall få den kommunala självständighet den eftersträvar.

1990/91:504 av *Ingrid Ronne-Björkqvist* (fp) till jordbruksministern om typgodkännande av svenska industriprodukter:

Forsheda AB ansökte 1988 om typgodkännande av renoveringssystemet Tuba-In för dricksvattenledningar hos Vatten- och avloppsföreningen (VAV). För godkännande fordras ett yttrande från livsmedelsverket. Efter tre års väntan har fortfarande inte detta yttrande inkommit. Däremot har godkännande för Tuba-In erhållits i Norge, Danmark, Finland, England, Tyskland, Frankrike och Holland.

För svensk industri är det av vital betydelse att ha produkterna godkända i Sverige när man går ut internationellt.

Forsheda AB, som begärde hjälp hos regeringen i höstas, har ännu inte fått någon reaktion. Industriministern uppgav i en frågedebatt den 27 november 1990 att ärendet överlämnats till jordbruksministern.

Med anledning av det ovan anförda vill jag ställa följande fråga:

Vilka åtgärder avser jordbruksministern vidta med anledning av den långa väntetiden för typgodkännande av nämnda industriprodukt?

1990/91:505 av *Berith Eriksson* (v) till statsministern om kurdernas situation:

Saddam Hussein hade ingen rätt att annektera Kuwait. Om Saddam Hussein enligt folkrätten har haft rätt till Kurdistan, så har han nu definitivt förverkat den rätten.

Folkmord är ett brott mot folkrättens lagar i lika hög grad som annektering av ett annat land.

Jag vill fråga utrikesministern:

Vilka initiativ tänker regeringen ta för att frågan om folkmordet på kurder skall behandlas i FN?

1990/91:506 av *Berith Eriksson* (v) till statsministern om de kurdiska flyktingarna:

Den framtida domen mot Turkiet, Iran och Syrien kommer att bli hård om man nu inte öppnar sina gränser för de flyktingskaror som nu finns vid dessa länders gränser.

Jag vill därför fråga utrikesministern:

Vilka initiativ tänker Sveriges regering och utrikesminister ta för att förmå dessa länder att öppna sina gränser för de flyende kurderna?

1990/91:507 av *Berith Eriksson* (v) till statsministern om fältsjukhuset i Saudiarabien:

Det fältsjukhus som Sverige bidrog med under 100-dagarskriget mot Irak skall nu tas hem. Förutom annat bistånd till de flyende kurderna från Irak behövs fältsjukhus.

Jag vill därför fråga utrikesministern:

Är det möjligt att det svenska fältsjukhuset i Saudiarabien skickas till Turkiet, Syrien eller Iran för att bistå de flyende kurderna?

den 8 april

1990/91:508 av *Gullan Lindblad* (m) till utrikesministern om hjälp till det kurdiska folket:

Det kurdiska folket har länge varit utsatt för grymhet och förföljelse. Efter kriget i Mellanöstern tändes ett hopp för kurderna om någon form av självstyre men vi kan nu bevittna hur nära nog ett folkmord utspelas i Irak.

Vilka åtgärder – inom FNs ram och i form av katastrofhjälp – har den svenska regeringen vidtagit eller kommer regeringen att vidta?

12 § Kammaren åtskildes kl. 14.17.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdets början t.o.m. 6 § anf. 34 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

TOM T:SON THYBLAD

/Gunborg Apelgren

Innehållsförteckning

Måndagen den 8 april

1 § Justering av protokoll 1
2 § Hänvisning av ärenden till utskott 1
3 § Remissdebatt (Öresundsbron) 2
Talmannen
Kjell Dahlström (mp)
Bertil Persson (m)
Viola Claesson (v)
Ulla Tillander (c)
Håkan Holmgren (fp)
4 § Remissdebatt (radio- och TV-frågor) 22
Kaj Nilsson (mp)
5 § Svar på interpellation 1990/91:166 om skolans skyldighet att motverka rashets m.m. 23
Statsrådet Göran Persson (s)
Håkan Holmberg (fp)
6 § Svar på interpellation 1990/91:160 om restriktionerna för byggnadsverksamheten i Stockholm 27
Bostadsminister Ulf Lönnqvist (s)
Lars Ulander (s)
7 § Svar på interpellation 1990/91:167 om våldsskildringar riktade till barn 31
Justitieminister Laila Freivalds (s)
Margareta Persson (s)
8 § Meddelande om sammanträdet fredagen den 12 april 35
Förste vice talmannen
9 § Bordläggning 35
10 § Anmälan om interpellation
1990/91:176 av Maggi Mikaelsson (v) om järnvägsinvesteringar i Västerbotten 36
11 § Anmälan om frågor
1990/91:495 av Margitta Edgren (fp) om skolverkets minoritets- och invandrarenhet 37
1990/91:496 av Ingrid Ronne-Björkqvist (fp) om nya bestämmelser om lån till gruppbostäder 38
1990/91:497 av Sten Andersson i Malmö (m) om statliga lån till kommuner med dålig ekonomi 38
1990/91:498 av Sigge Godin (fp) om postservicen i glesbygd .. 38
1990/91:499 av Lola Björkquist (fp) om momsbefrielsen på kulturområdet 39
1990/91:500 av Sigrid Bolkéus (s) om postutdelning nattetid .. 39
1990/91:501 av Maria Leissner (fp) om det kurdiska folket ... 40

1990/91:502 av Maria Leissner (fp) om humanitärt bistånd till kurdiska flyktingar 40
1990/91:503 av Lars Ernestam (fp) om Lekeberg 40
1990/91:504 av Ingrid Ronne-Björkqvist (fp) om typgodkännande av svenska industriprodukter 40
1990/91:505 av Berith Eriksson (v) om kurdernas situation ... 41
1990/91:506 av Berith Eriksson (v) om de kurdiska flyktingarna 41
1990/91:507 av Berith Eriksson (v) om fältsjukhuset i Saudiarabien 41
1990/91:508 av Gullan Lindblad (m) om hjälp till det kurdiska folket 41

gotab 98602, Stockholm 1991