

**1983/84:65**

**Måndagen den 23 januari**

Kl. 13.00

Förhandlingarna leddes till en början av förste vice talmannen.

1 § Justerades protokollet för den 13 innevarande månad.

## **2 § Svar på fråga 1983/84:268 om SJ:s beredskap vid strömavbrott**

**Anf. 1 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:**

Fru talman! Jörgen Ullenhag har, med hänvisning till att ett persontåg blev stående på Årstabron i Stockholm under tre timmar, frågat mig vilka åtgärder som kommer att vidtas för att förbättra beredskapen vid eventuellt liknande händelser i framtiden.

Fredagen den 30 december var en besvärlig dag för både flyg-, landsvägs- och järnvägstrafik till följd av mycket svåra väderleksförhållanden. För SJ:s del uppkom de värsta problemen genom att en kontaktledning revs ner på Årstabron vid södra inpassagen till Stockholm mitt under rusningstrafiken. Efter tre timmar kunde dock trafiken komma i gång igen. Under den här perioden klarades trafiken i stort sett enligt de beredskapsplaner som finns. Över 10 000 resande i 17 fjärrtåg och 22 pendeltåg överfördes således till andra trafikmedel.

För ett tåg uppstod speciella problem, nämligen det norrgående persontåg som stoppades precis före Årstabron. Evakueringen av passagerarna på detta tåg kunde på grund av säkerhetsproblem påbörjas först efter en timme och tjugo minuter. Att evakueringen tog ganska lång tid måste ses mot bakgrund av väderleksförhållandena, den extrema trafiksituationen i övrigt och säkerheten för passagerarna.

Enligt vad jag inhämtat håller SJ nu på att utvärdera vilka åtgärder som behöver vidtas för framtiden för att dels undvika händelser av det här slaget, dels förbättra servicen åt passagerarna. Modernisering är också redan på gång när det gäller kontaktledningar och kommunikationsutrustning. Jag följer detta arbete med intresse.

Måndagen den  
23 januari 1984

*Om SJ:s beredskap  
vid strömavbrott*

**Anf. 2 JÖRGEN ULLENHAG (fp):**

Fru talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min fråga. Den 30 december förra året drabbades Svealand som bekant av ett mäktigt oväder. Tågtrafiken fick, som kommunikationsministern nu vidimerade, stora problem beroende på att ett träd blåste ned över spåren på Årstabron vid 6-tiden på kvällen. Fjärrtågen kunde inte avgå söderut från Stockholm på flera timmar, och pendeltågstrafiken fick också stora problem. Ett tåg från Göteborg till Stockholm blev alltså enligt tidningsuppgifter och enligt vad kommunikationsministern i dag säger stående i tre timmar, innan man hade klarat evakureringen av de 300 passagerarna.

SJ-personalen hade naturligtvis en mycket svår uppgift i mörkret och ovädret. Personalen lade ned ett omfattande arbete i en svår situation.

Ändå måste man säga att det inte var tillfredsställande. Att ett tåg blir stående i flera timmar mitt inne i Stockholm utan att synbarligen någonting händer med tåget är naturligtvis inte bra. Den reflexion som inställer sig är: Det måste gå att avsevärt förbättra beredskapen. Det bör ju rimligen finnas något icke cldrivet lok, som kan gå ut och dra in ett havererat tåg till centralstationen i Stockholm.

Det bör också vara möjligt att fälla de träd som står så illa placerade att de vid oväder riskerar att falla över elledningar. Vi vet ju att stormar brukar uppstå i vårt land, och vi vet också av erfarenhet att stormar kan fälla träd.

Nu säger kommunikationsministern att SJ utvärderar vad som har hänt för att i framtiden undvika händelser av det här slaget. Bättre service och modernisering av kontaktledningar och kommunikationsutrustningar ställs också i utsikt. Jag vill gärna säga att det är ett bra svar. Jag vill ändå ställa ett par följdfrågor:

Är det inte möjligt att i en sådan situation använda ett diesellok för att bogsera in ett tåg, och varför skedde inte det i just detta speciella fall? Jag tror att många är intresserade av ett svar på den frågan. Jag vill också fråga kommunikationsministern om hur man arbetar när det gäller trädfällning. Pågår det kontinuerligt en översyn av principerna för detta?

Dessa båda frågor skulle jag också gärna vilja ha ett svar på.

**Anf. 3 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:**

Fru talman! Som svar på frågan varför man inte kunde bogsera in tåget till Stockholms Central med hjälp av ett diesellok, kan jag säga att båda spåren vid Årstabron var helt blockerade av den nedfallna kontaktledningen. Detta var enligt SJ ett av skälen till att man inte kunde bogsera in tåget till Stockholms Central med hjälp av ett diesellok.

Jag tror att man från SJ:s sida är medveten om att man inte klarade detta på det sätt som man själv hade önskat. Detta har lett till att man nu undersöker vilka beredskapsåtgärder som kan vidtas för att förhindra att något liknande inträffar.

När det gäller att fälla träd har jag ingen som helst aning om – för att använda ett känt uttryck – huruvida man från SJ:s sida har några speciella planer beträffande just avverkningsförfarandet. Det är klart att man *kan*

---

*Om en fast för-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

avverka alla träd som befinner sig på ett sådant avstånd att de riskerar att falla ner på kontaktledningar eller på annat sätt hindra tågtrafiken. Rent praktiskt har jag emellertid den erfarenheten, som jag kan delge Jörgen Ullenhag, att om man börjar avverka på så sätt, skapar man en ännu större risk för att andra träd faller. Det är alltså inte alltid den rätta lösningen. Att man bör hålla fritt runt kontaktledningar och runt annat som kan påverka säkerheten kan jag gott och väl hålla med om, men hur planen ser ut hos SJ känner jag inte till.

**Anf. 4 JÖRGEN ULLENHAG (fp):**

Fru talman! Jag noterar att kommunikationsministern har en öppen attityd och medger att det behövs förbättringar i beredskapsläget. Kommunikationsministern säger att det inte var riktigt bra det som hände och att man är medveten om detta på SJ och efter en utvärdering kommer att genomföra förbättringar. Med detta följsvar låter jag mig nöja.

Överläggningen var härmed avslutad.

**3 § Svar på interpellation 1983/84:69 om en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn****Anf. 5 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:**

Fru talman! Wiggo Komstedt säger i sin interpellation att år 1980 presenterade Malmö kommun tillsammans med ett konsortium bestående av bl. a. BPA och Skånska Cementgjuteriet ett förslag till en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Konsortiet föreslog att projektet skulle finansieras genom utländsk upplåning. Lånen skulle enligt förslaget betalas tillbaka genom avgifter.

Bl. a. mot denna bakgrund har Wiggo Komstedt frågat mig om jag är positivt inställd till den av konsortiet föreslagna finansieringen av projektet. Wiggo Komstedt har vidare frågat mig om jag avser föreslå byggandet av en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn under mandatperioden.

Redan hösten 1982 efter mitt tillträde uppdrog jag åt en sakkunnig att se över beslutsunderlaget när det gäller fasta förbindelser i Öresund. Jag har sedan dess haft fortlöpande kontakter i frågan med min danske kollega.

Arbetet med att aktualisera prognoser och beräkningar i Öresundsdelegationens betänkande från 1978 har nyligen redovisats i rapporten Öresundsförbindelser – översyn 1983 (Ds K 1983:2). Arbetet med aktualiseringen har även innefattat kontakter med berörda skånska kommuner och organisationer.

Översynen visar med dagens trafikunderlag och trafikprognoser ett sämre samhällsekonomiskt resultat än vad Öresundsdelegationen redovisade för de olika alternativen till fasta förbindelser. De företagsekonomiska kalkylerna ger dock positiva utfall för flertalet alternativ. De två mest intressanta lösningarna från både samhälls- och företagsekonomiska synpunkter är en

*Om en fast för-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör eller en kombinerad väg- och järnvägsbro mellan Malmö och Köpenhamn.

Trafikutskottet betonade förra hösten vid riksdagsbehandlingen av motioner om Öresundsförbindelserna att det är särskilt angeläget att lösa frågan om tågförbindelserna med Danmark och kontinenten. Denna fråga borde enligt utskottet behandlas med förtur. Frågan har utretts av SJ. Från dansk sida väntas nu i januari ett förslag till lösning.

Med hänsyn till utfallet av de samhällsekonomiska bedömningarna är den aktualiserade rapporten om Öresundsförbindelserna otillräcklig som beslutsunderlag. Detta påpekas också i rapporten. Jag har därför beslutat att den skall kompletteras med en särskild studie av vissa både regionala och nationella näringslivs- och sysselsättningseffekter som har samband med tillkomsten av fasta förbindelser. Detta skall ske skyndsamt.

Jag förutsätter också att SJ nu tillsammans med övriga berörda parter skyndsamt fullföljer strävandena att nå enighet om ett lämpligt handlingsalternativ för den framtida färjetrafiken på Danmark och kontinenten både på kort och på lång sikt. Detta är angeläget med hänsyn till den nuvarande trafiksituationen, men också för att en slutlig jämförande värdering av järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör skall kunna göras.

När detta material finns framme kommer den svenska regeringen att ta ställning till de aktuella frågorna, innan överläggningar kommer att ske med den danska regeringen.

Jag är i och för sig beredd att pröva alternativa finansieringsformer. Detta är dock inte någon relevant fråga så länge danskarna inte bestämt om de vill vara med om att en fast förbindelse byggs. De har beslutat att avvakta med beslut om en broförbindelse till 1985, då de har tagit ställning till frågan om en bro över Stora Bält. Dessförinnan vill de inte diskutera frågan om en bro över Öresund.

**Anf. 6 WIGGO KOMSTEDT (m):**

Fru talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för hans inlägg. Mina två frågor löd:

1. Är kommunikationsministern positivt inställd till den av konsortiet föreslagna finansieringen av projektet?
2. Avser kommunikationsministern att föreslå byggandet av en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn under mandatperioden?

Jag anser inte att jag har fått svar på någon av frågorna. Eftersom jag är en generös natur skall jag sträcka mig så långt som till att säga att jag har fått ett halvt svar på den första frågan.

Kommunikationsministerns svar är i stället en redovisning av den i förra veckan presenterade uppdateringen av Öresundsdelegationens arbete från 1978. I sin ovilja att svara skjuter kommunikationsministern rapporten Öresundsförbindelser – Översyn 1983 framför sig. Det är en översyn som mest är ett försök att göra pyttipanna anrättad på Öresundsdelegationens utredning från 1978. Denna uppdatering ger ingenting nytt. I varje fall har

inget nytt framkommit som ger svar på de frågor som jag har ställt.

Vad utredningsmannen sagt är ganska ointressant. Frågan är vad kommunikationsministern vill.

I rapporten Öresundsförbindelser – Översyn 1983, som kommunikationsministern alltså hänvisar till i sitt svar, sägs att dagens trafikunderlag och trafikprognoser visar ett sämre samhällsekonomiskt resultat än vad Öresundsdelegationen redovisade 1978. Låt mig då säga att det samhällsekonomiska resultatet alltid är utomordentligt svårbedömt i ett sådant här projekt.

Däremot säger utredningsmannen i "Öresundsförbindelser – Översyn 1983" att de företagsekonomiska kalkylerna ger ett positivt utfall för flertalet alternativ. Detta är det intressanta i sammanhanget. Här får man någonting som skall betalas genom självfinansiering och således inte medför några utgifter för staten.

Det är mot denna bakgrund något förvånande att rapporten ägnar de samhällsekonomiska beräkningarna fyra sidor, medan de företagsekonomiska ägnas en. Man kan här tala om värderingar. Man kan också undra om detta är ett uttryck för objektivitet.

Trots denna prioritering i rapporten säger kommunikationsministern i sitt svar att de samhällsekonomiska bedömningarna är otillräckliga som beslutsunderlag. Därför har kommunikationsministern beslutat att han skall komplettera med en särskild studie av både de regionala och de nationella näringslivs- och sysselsättningseffekterna. Jag tycker att det närmast är ett snyggt sätt att hyfsa till arbetslöshetssiffrorna, genom att hålla i gång utredningskansliet ytterligare några år.

När det gäller näringslivsfrågorna och näringslivets inställning har näringslivets företrädare redan sagt sitt i frågan. De är klart positiva till fasta förbindelser mellan Malmö och Köpenhamn – det kan inte heller ha undgått kommunikationsministern.

När det gäller de regionala intressena och synpunkterna är det bara för kommunikationsministern att tala med de närmast berörda, nämligen kommunikationsministerns partivänner i Malmö.

I Malmö är det så att det socialdemokratiska kommunalrådet Jan Svärd har uttalat, att om inte Sverige och Danmark kan komma överens är Malmö och Köpenhamns kommuner beredda att låna upp privat kapital och bygga bron mellan Malmö och Köpenhamn. I en tidningsartikel från sommaren 1983 läste jag att kommunikationsministern med anledning av detta har sagt att han inte tror det vara juridiskt möjligt med ett sådant förfaringsätt. Därför vill jag fråga: Om kommunikationsminister Boström nu inte kan komma överens med sig själv, är kommunikationsministern då beredd att i stället medverka till att de två kommunerna Malmö och Köpenhamn inte stupar på byråkratin i sina ambitioner att skapa fasta Öresundsförbindelser?

I svaret åberopar kommunikationsministern också vad riksdagens trafikutskott skrev förra hösten i sitt betänkande där man behandlade motioner om Öresundsförbindelserna. Trafikutskottet betonade att det är särskilt angeläget att frågan löses i vad gäller tågförbindelserna med

Nr 65

Måndagen den  
23 januari 1984

---

*Om en fast för-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

---

*Om en fastför-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

Danmark och kontinenten. Det är riktiga iakttagelser och en riktig redovisning. Men det är inget ställningstagande i brofrågan eller till fasta förbindelser över huvud taget, utan man lägger tonvikten på de kortsiktiga lösningarna. Vi konstaterade att det tar många år av byggande innan fasta förbindelser är ett faktum, och under tiden måste det till ett bättre förhållande i vad gäller godstransporter och tåg färjor med Danmark och kontinenten.

Det har också i rapporten hänvisats till att danskarna inte är beredda till ett ställningstagande förrän 1985, då de tar ställning till en bro över Stora Bält. Jag är inte övertygad om att detta är ett slutgiltigt besked. Om ett internationellt konsortium utlånar kapital och vill bygga en Öresundsbro och en Stora Bält-bro, som inte kostar danska staten någonting, tror jag att danskarna kan vara ytterst intresserade. De är ju litet bättre affärsmän än vi är i Sverige. Den konservativa regeringen i Danmark har också lyckats vända den ekonomiska utvecklingen i en positiv riktning och fått fart på den danska industrin.

Vid Nordiska rådets möte i Oslo i slutet av februari förra året väcktes idén att både Öresundsbron och bron över Stora Bält skulle kunna byggas samtidigt. Det aktuella byggkonsortiet har förklarat att detta är fullt möjligt. I intervjun från förra sommaren, som jag tidigare hänvisade till, sade också den danska regeringens kommunikationsminister att vi 1992 skall köra bil eller åka tåg på fasta förbindelser över Öresund. Men då skakade den svenska kollegan Curt Boström på huvudet och sade att vi möjligen får besked av föreståndarinnan på hemmet om att det byggs en bro eller en tunnel. – Tala om optimister och pessimister! Med den inställningen hos kommunikationsministern förstår jag att jag har fått detta svar i dag.

Låt mig återvända till uppdateringsrapporten. De nya prognoserna om en minskande godsmängd är framtagna under en ytterst besvärande lågkonjunktur, och denna lågkonjunktur gäller hela Norden. Vi får inte glömma att Öresundsförbindelserna också gäller Finland och Norge, varifrån man ju tar vägen via Sverige och Danmark ut till kontinenten. Men lågkonjunkturen skall väl inte fortsätta i eviga tider, och enligt vad vi nu konstaterar har trenden vänt. Jag trodde att regeringens politik var uppbyggd kring ett expanderande svenskt näringsliv med ökade exportmöjligheter. Det är kring den offensiva exportsatsningen som jag vill se prognoserna för Öresundsförbindelserna och hur de beräknas, inte i en grå pessimism. Visserligen har näringslivet tappat andan efter löntagarfondsbeslutet, men fonderna kommer att avskaffas 1985, så optimismen kommer säkert tillbaka bland näringslivets folk.

Häromdagen läckte det ut att ett antal stora industriföretag i Västeuropa, däribland Volvo, skulle vara intresserade av ett ännu större kommunikationsprojekt, i vilket Öresundsförbindelserna ingick. Vi får se vad projektet innehåller när det presenteras – enligt uppgift om några veckor. Varför jag över huvud taget nämner det i debatten i dag är för att påvisa att det hos näringslivet uppenbarligen finns både intresse och kapital för att lösa näringslivets transportproblem i framtiden.

---

*Om en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn*

Både av svaret och av det pressmeddelande som kommunikationsministern lämnade när rapporten Öresundsförbindelser – Översyn 1983 presenterades framgår det att man fäster alltför stor tillit till SJ – till vad SJ tycker, vad SJ skall göra och vad SJ vill. Men SJ har inte ett sådant grundmurat förtroende bland svenska folket att man jublar när man hör vilken tilltro kommunikationsministern sätter till SJ. Dessutom är SJ i allra högsta grad part i målet. När man talar om nytänkande, framsynthet och offensiv satsning tänker man inte i första hand på SJ.

Som jag sade tidigare skjuter kommunikationsministern danskarnas ställningstagande framför sig för att undvika att svara. Men låt oss lämna danskarna därhän och koncentrera oss på frågan om vad vi i Sverige skall göra! Jag vill då upprepa mina frågor:

Är kommunikationsministern positivt inställd till den av konsortiet föreslagna finansieringen av projektet?

Avser kommunikationsministern att föreslå byggandet av en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn under mandatperioden? Kommer vi att få ett besked beträffande den socialdemokratiska inställningen till en broförbindelse före 1985?

**Anf. 7 SIGVARD PERSSON (c):**

Fru talman! För vilken gång i ordningen frågan om en fast förbindelse över Öresund har behandlats här i riksdagen vet jag inte, men att frågan har blivit en långdragen historia vet vi alla. Redan 1886 ansökte ett franskt syndikat att få bygga en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör, och det första förslaget till en väg- och järnvägsbro Malmö–Köpenhamn lades fram 1935–1936, för att nu nämna några hållpunkter.

För att vidare belysa vad som hänt litet närmare i tiden och som bl. a. speglar centerns ställningstagande i frågan vill jag erinra om riksdagsbesluten 1973 och 1975. Beslutet 1973 innebar att riksdagsmajoriteten då tog ställning för en sexfilig biled för KM-alternativet och en tågtunnel för HH-leden. Centern motsatte sig broförbindelse för KM-leden, men var positiv till en tunnel för HH-leden. Det avtal mellan den svenska och den danska regeringen som således godkändes av den svenska riksdagen kom emellertid aldrig upp till behandling i det danska folketinget, och frågan förföll därmed.

I november 1975 fattade riksdagen ett nytt beslut på grundval av ett enhälligt betänkande från trafikutskottet. Detta beslut hade på väsentliga punkter en annan innebörd än 1973 års beslut. Det innebar bl. a. att det fortsatta arbetet skulle inriktas på en fast förbindelse för HH-alternativet – i huvudsak i enlighet med vad centern föreslagit i en partimotion.

Nio år har gått sedan det senaste riksdagsbeslutet fattades, och nu står vi här med en färsk uppdatering av tidigare utredningar i vår hand, en uppdatering som enligt vår mening visar att vi inom centern redan i vårt ställningstagande i riksdagen 1973 drog realistiska slutsatser och angav en riktig färdriktning för fortsatt utredningsarbete. Det är helt klart att förutsättningarna för tillkomsten av en fast förbindelse i det avgörande skedet är beroende av samstämmiga beslut av den svenska riksdagen och det

Måndagen den  
23 januari 1984

---

*Om en fast för-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

danska folketinget. Men jag tror att om vi i Sverige redan från 1973 konsekvent drivit på om tunnelalternativet på HH-leden, så hade detta projekt varit betydligt närmare sin lösning än det är i dag. Då hade vi inte under mer än tio år haft den förlamande hand över planering och utveckling av färjetrafiken som vi nu har fått leva med.

När man läser sammanfattningen av det genomarbetade tidigare utredningsmaterialet så framstår det klart att en bro Malmö–Köpenhamn befinner sig ännu längre från verkligheten än tidigare. De argument mot en bro som har förts fram i utredningsmaterial, i riksdagen och i den allmänna debatten har varit välgrundade. I en motion 1982/83:473 framförde vi centerledamöter från Malmöhus län en rad synpunkter på Öresundsförbindelserna. Främst har det förts fram miljömässiga och trafikpolitiska aspekter. En bro skulle leda till överförande av stora godsmängder från järnvägs- till biltransport, vilket i sin tur skulle få negativa konsekvenser miljömässigt. F.ö. måste järnvägen hävda sin position när det gäller godstransporter. Annars undergrävs hela stambanenätets ekonomi. Även de långsiktigt negativa arbetsmarknadspolitiska effekterna har kommit att väga allt tyngre. Till detta kan nu läggas det faktum att en bro Malmö–Köpenhamn inte är ett samhällsekonomiskt försvarligt projekt, vilket i och för sig inte är någon överraskande slutsats.

Vad det hela egentligen gäller är hur våra förbindelser med kontinenten skall se ut i framtiden. I södra Östersjön har vi förbindelser över Trelleborg och Ystad till kontinenten och Östeuropa. Ystad har säkerligen mycket goda förutsättningar att utveckla den trafiken, i synnerhet om vi kunde få ett snabbt beslut om elektrifiering av järnvägen Malmö–Ystad. Det är en ur regional synpunkt och även trafikmässigt gynnsam fördelning av trafiken. En bro skulle givetvis komma att rycka undan betydande delar av dessa hamnars trafikunderlag.

I södra Öresund har vi den oreda och den ovisshet som vi nu levat med så länge när det gäller färjetrafiken. I Malmö svävar ju brovisionärernas ande över en region som har svåra problem att brottas med, särskilt när det gäller utflyttning och svårigheter på arbetsmarknaden. Men inte är det avsaknaden av en bro som är orsak till allt detta. Ju längre man krampaktigt håller sig kvar vid tanken på en bro, desto värre blir det. Blotta tanken på alla de negativa konsekvenser en bro skulle medföra miljömässigt med trafikkoncentration liksom tanken på all den värdefulla jordbruksmark en bro skulle ta i anspråk för trafikaneläggningar borde vara tillräcklig för att för all framtid avfärda projektet. Socialdemokraterna i Malmö är i vad gäller broprojektet ihärdigt uppbackade av moderaterna. Hur folkpartiet ställer sig f. n. är jag inte riktigt på det klara med. Centern är det enda parti som har en helt enig partipolitisk linje mot en bro.

För Landskronas del lade Skandinavisk Linjetrafik ner bil- och personfärjetrafiken hösten 1980. Sedan dess har vi haft endast sommartrafik under tre år. Att Landskrona drabbats som skett har utan tvivel koppling till den allmänna oro som så länge präglat trafiken i södra Öresund på grund av de utdragna brodiskussionerna.

I fråga om Helsingborg kan det vara skäl att nämna den utredning kommunstyrelsen där presenterade 1982, vari beträffande tunnclalternativet sägs: "Helsingborgs kommun har tidigare, liksom många andra remissinstanser, förordat en järnvägstunnel Helsingör–Helsingborg. Sedan detta alternativ fn visat sig företagsekonomiskt ointressant för SJ, förefaller det idag vara bara två alternativ som har några aktiva företrädare. De två alternativen är

– landsvägsförbindelse med bro och tunnel mellan Köpenhamn och Malmö

– endast färjetrafik."

De två alternativen jämförs systematiskt på punkt efter punkt, och utredningen utgör sammantaget ett övertygande dokument – vid denna jämförelse – för en satsning på färjetrafiken.

I anslutning till vad jag har sagt beträffande Helsingborg är det av intresse att citera vad som anförs i sammanfattningen av uppdateringsmaterialet:

"Utfallet av de samhällsekonomiska kalkylerna föranleder också slutsatsen att frågorna om värdering av de olika handledningsalternativen för fortsatt färjedrift i kombination med den fortsatta behandlingen av järnvägstunnelalternativet i HH-läget träder i förgrunden på ett helt annat sätt än tidigare."

Detta är en bra slutsats. Nu måste det bli full fart på den slutliga utvärderingen, så att vi kan komma fram till ett beslut utan onödigt dröjsmål. Genom att kasta överbord all den barlast som utredningarna om broalternativet utgör, borde det fortsatta arbetet kunna gå både lättare och snabbare.

De hållbara alternativen gäller således dels utökade godsfärjeförbindelser, dels en tåg tunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Båda dessa alternativ ligger helt i linje med vad framför allt centern, såväl lokalt som på rikspanet, har förespråkade. Utredningen utgör således ett starkt stöd för centerns syn på förbättrade förbindelser över sundet.

Med anledning av dels vad jag nyss citerade från sammanfattningen av uppdateringsmaterialet, dels vad kommunikationsministern uttalat både i pressen och här i dag i sitt interpellationssvar känner jag en gryende förhoppning om en utveckling åt rätt håll. Ändå vill jag ge kommunikationsministern ett ord på vägen: Lägg nu brovisionärernas planer åt sidan! Låt oss andra, som står närmare den verklighet som vi har omkring oss, arbeta för en samhällsekonomiskt ansvarsfull lösning när det gäller de här frågorna.

#### **Anf. 8 KARIN AHR LAND (fp):**

Fru talman! Nu är det åter dags för den årliga riksdagsdebatten om de dåliga förbindelserna över Öresund. År efter år står vi här och pratar men under tiden blir förbindelserna dess värre bara sämre och sämre.

Jag har plockat fram förra årets protokoll, och jag noterar att det är nästan på dagen ett år sedan Curt Boström i egenskap av kommunikationsminister för första gången deltog i en interpellationsdebatt i den här frågan. Den gången vädjade kommunikationsministern om tid för uppdatering av

Måndagen den  
23 januari 1984

---

*Om en fastför-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

materialet, och det hade åtminstone jag en viss förståelse för. Nu är den uppdateringen gjord. Ändå måste jag konstatera att det nu lämnade svaret inte på något sätt är entydigt.

Curt Boström säger att materialet är otillräckligt som beslutsunderlag. I vissa delar är jag faktiskt ense med Curt Boström. Bl. a. har man tittat på statistik över resandeströmmen. För 1965 noteras att antalet resenärer över sundet var mindre än någonsin. När förbindelserna är så dåliga som de är blir självfallet resandeunderlaget allt sämre. Med åren har det dessutom blivit allt dyrare att ta sig från Malmö till Köpenhamn. Således reser färre människor den sträckan. Detta är ett utmärkt sätt att minska antalet resande – något som emellanåt är väl bekant också för SJ, men i fråga om andra områden. Jag har således ingenting emot en komplettering av utredningen, Curt Boström. Det är bra att kommunikationsministern säger att det skall ske skyndsamt. Jag hoppas att "skyndsamt" innebär att det sker snabbare än den här utredningen har arbetat.

Det är också bra att Curt Boström har kommit så långt att han i och för sig är beredd att pröva alternativa finansieringsformer. Men, fru talman, det brådskar.

I dag är faktiskt det enklaste och billigaste sättet att komma till Köpenhamn för en malmöbo att ta en buss som går från Lund och som över Limhamn och Dragör åker in till centrala Köpenhamn. Flygbåtarna är utslitna; det stod en lång artikel om det i Skånes tidningar häromdagen. Det är faktiskt snart lättare att komma från Stockholm till Piteå än från Malmö till Köpenhamn.

Men detta är inte enbart ett problem för Malmöregionen. Vårt lands fasta förbindelser med kontinenten är en fråga om vårt lands ekonomi. Det handlar om att vi inte skall bli isolerade från kontinenten och att vi måste hålla takt med utvecklingen i Europa när det gäller fasta förbindelser.

Curt Boström hänvisar i svaret till att danskarna inte vill ta ställning förrän år 1985. Jag tycker inte, fru talman, att det finns skäl att resignera inför ett sådant besked. Använd det positivt i stället! Om nu inte danskarna vet vad de vill i dag har vi ju möjlighet att påverka dem i positiv riktning.

Någon nämnde vad vi har läst om i tidningarna, ett internationellt projekt med en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro som bl. a. ett svenskt storföretag är inblandat i. Vi vet inte så mycket om det projektet annat än att det syftar till en helhetssyn på förbindelserna mellan Skandinavien och kontinenten. Jag skulle gärna vilja veta redan nu: Om ett sådant förslag presenteras, är Curt Boström beredd att studera det i positiv anda, och är Curt Boström beredd att studera det positivt trots att det säkert kommer att innebära avgifter?

Jag vill sedan säga till min centerpartistiske kollega: Ystad är en oerhört fin stad, en helt fantastisk stad. Den har bra förbindelser med Polen, men jag är mycket tacksam om jag slipper att åka över Ystad till Köpenhamn, vilket närmast kunde bli resultatet om man skulle ha den inställning som Sigvard Persson har. Då kommer nog resandeströmmen att minska ytterligare, och

då blir de samhällsekonomiska möjligheterna att bedöma behovet av en bro ännu märkligare.

Ju längre man håller sig kvar vid tanken på en bro, desto värre blir det, sade Sigvard Persson. Fru talman! Jag har precis samma uppfattning: Ju längre man bara får hålla sig kvar vid tanken och måste vänta, desto värre blir det.

Med detta kanske jag har förklarat för Sigvard Persson att folkpartiet i Malmö på den här punkten är helt ense med både socialdemokraterna och moderaterna; vi vill ha en fast förbindelse.

**Anf. 9 SIGVARD PERSSON (c) replik:**

Fru talman! Jag fick ett klart och entydigt svar från Karin Ahrland, så nu vet vi var folkpartiet står; det har ibland varit litet osäkert.

Jag vet inte vilka resplaner Karin Ahrland har – men att komma på tanken att åka till Köpenhamn över Ystad är väl litet grand längsökt. Jag tycker det är fel att på detta sätt raljera över en sådan grundtanke att utveckla denna region, när vi nu har en trafik som fungerar. Det hela skulle gå betydligt smidigare med det jag nämnde, en elektrifiering av järnvägen Malmö–Ystad. Att det finns en utvecklingspotential beträffande Polen tycks stå utom allt tvivel.

**Anf. 10 KARIN AHRRLAND (fp) replik:**

Fru talman! Jag raljerade inte över Ystad, inte över förbindelserna över Öresund eller förbindelserna med Polen. Däremot raljerade jag med Sigvard Persson.

**Anf. 11 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:**

Fru talman! Wiggo Komstedt hänvisade till två riksdagsbeslut. Jag skall också gärna göra en sådan hänvisning. Riksdagsbeslutet 1973 var en följd av överenskommelser mellan den svenska och den danska regeringen om fasta förbindelser. Överenskommelsen konfirmerades av den svenska riksdagen. Och mig veterligt, Wiggo Komstedt, finns det inget annat riksdagsbeslut i det avseendet.

Däremot var det, då liksom nu, på det sättet att den danska riksdagen inte konfirmerade den överenskommelse som regeringarna hade träffat. I det stycket kvarstår att vi från svensk sida är beredda att stå för vår fasta förbindelse, men att man från dansk sida inte har fattat något beslut i det fallet.

Sedan har det hänt att riksdagen i december 1982 sade att det är riktigt med en uppdatering av 1978 års utredning. Riksdagen fattade också vid samma tillfälle ett beslut om att man skulle ge färjeförbindelserna företräde. Man uppdrog åt regeringen att ge förtur åt förhandlingarna härom.

Uppdateringen har sedan gjorts. Wiggo Komstedt säger att det är pyttipanna. Men tydligen var den inte så dålig, för Wiggo Komstedt ägnade en mycket stor del av sitt inlägg åt att redovisa vad som stod i uppdateringen. Tydligen var den inte så förfärligt ointressant.

Att man är tvungen att göra en samhällsekonomisk bedömning när det

*Om en fast för-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

gäller så här pass stora frågor trodde jag att också Wiggo Komstedt var på det klara med. Att man vid uppdateringen har kommit fram till ett annat resultat än Öresundsdelegationen gjorde är det som har givit mig anledning att göra bedömningen att det krävs ytterligare utredning.

Konsortiet har förklarat sig vara berett att bygga bron i egen regi, och det är riktigt att jag undrade om det var juridiskt möjligt. Men jag behövde inte fundera speciellt lång tid, för om den bron skulle byggas förutsätter det att den skall hamna på dansk sida, och den danske kommunikationsministern sade att han inte alls var intresserad av att diskutera detta. Han gick så långt att han sade: Även om vi får broarna gratis, är vi inte beredda att diskutera detta nu.

Mina vänner, det är något av generalstabens förklaring beträffande kartan över berget över det hela. Det finns ett problem, nämligen att de som skall vara mottagare av en eventuell fast förbindelse rimligtvis har något att säga till om. Jag har sagt att vi i Sverige aldrig kan tänka oss en fast förbindelse som skulle leda till att vi hamnade på Själland. Vi måste, sett ur svensk näringslivs synpunkt, se till att, om och när vi skall ha en förbindelse – hur den än skall se ut – med kontinenten, så skall den förbindelsen bli rationell.

Den förra debatten vi förde hölls väl, som Karin Ahrland säger, för ungefär ett år sedan. Då sades det, liksom nu, att det är bråttom. Man kan inte begripa hur den socialdemokratiska kommunikationsministern sitter och väntar på att ta initiativ och på att göra någonting. Får jag fråga: Karin Ahrland har själv suttit med i en regering under en sexårsperiod, och vad gjorde ni då åt den här frågan? 1978 lade Öresundsdelegationen fram resultatet av sin utredning. Om jag inte minns fel hade vi 1979 en moderat som kommunikationsminister. Vad gjorde han åt detta?

För övrigt skulle jag också vilja fråga Wiggo Komstedt: Vad har löntagarfonderna med detta att göra?

Vad jag gjort är att jag sett till att denna uppdatering kommit till stånd. Även om Wiggo Komstedt tycker att den mest påminner om pyttipanna, har i varje fall jag och även vissa andra som ägnar en del kraft åt dessa frågor tyckt att detta är en nödvändig uppdatering. Resultatet är sådant att jag anser att SJ bör förhandla vidare, precis enligt riksdagens beslut. Jag försöker följa detta. Jag vet inte att Karin Ahrland, Wiggo Komstedt eller någon annan reserverade sig mot detta riksdagsbeslut – jag har inte sett någon reservation.

Vad som är viktigt är att se till att SJ nu påskyndar dessa förhandlingar. Men även SJ befinner sig i den situationen att man måste diskutera med danskarna, östtyskarna och västtyskarna. Helt nyligen fick jag veta att detta också gäller finnländarna.

Det gäller att komma fram till det som riksdagen sagt, nämligen att ge förtur åt diskussionerna om färjeförbindelserna.

Denna utredning visar att ett av broalternativen är både samhällsekonomiskt och företagsekonomiskt lönsamt. Det är broalternativet 2,2 – som det kallas – dvs. två filer på väg och två spår. Men det alternativet, som inte fanns med i Öresundsdelegationens utredning, innebär endast persontrafik för SJ:s räkning. Skulle man ge sig in på en bro som skulle ha spår för godstrafik,

måste man enligt teknikernas uppfattning göra en helt ny projektering.

Skulle man i en förhandling komma till att representanter för de danska och svenska järnvägarna blir överens om en tunnel Hälsingborg–Helsingör, uppstår en ny situation. Då skulle vi i så fall titta på något som är ett långt ifrån samhällsekonomiskt vettigt projekt, nämligen en fyrfilig vägförbindelse. Teknikerna säger nämligen att två filer på bron är någonting omöjligt. De hänvisar till att det krävs en viss balans i bron för att den skall hålla.

Därför ser jag det som rätt naturligt att vi nu påskyndar förhandlingarna mellan SJ och de parter som på något sätt berörs. Vi skall alltså följa riksdagsbeslutet helt och hållet. Jag kan inte se att det finns någonting som hindrar att man under tiden gör dessa ytterligare kompletterande utredningar, dvs. utreder på vilket sätt en broförbindelse kan vara positiv ur näringslivsynpunkt och på vilket sätt ett sådant alternativ menligt skulle påverka sysselsättningen inom detta område när det gäller färjeförbindelserna. Hade jag varit skåning skulle jag nog bra gärna ha velat veta det. Om detta är negativt för sysselsättningen i ett läge när vi har det bekymmersamt och svårt med jobben, är det viktigt att vi får veta det.

SJ har tackat för denna uppdatering och tycker att det är bra att den blivit gjord. Nu sätter man i gång för att skyndsamt klara av förhandlingen. Jag är naturligtvis också tacksam över att man gör det; jag har ingen som helst tanke på att försöka förhala saken – det kan jag försäkra. Jag vill försöka komma till en lösning så snart som möjligt. Men jag liksom många andra vill ha ett ordentligt underlag, dels när vi skall förhandla, dels när vi skall ta slutlig ställning och lämna ett förslag. När vi har det kan vi återkomma, bl. a. när det gäller SJ:s förhandlingar – eventuella investeringar från SJ:s sida kommer också att föreläggas regeringen.

Det har gått ett år sedan vi senast diskuterade den här saken. Vi har fått fram en del uppgifter, och det saknas en del som vi behöver. Då vi har fått dem skall SJ förhandla, och sedan skall vi göra det återstående jobbet.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

**Anf. 12 WIGGO KOMSTEDT (m) replik:**

Herr talman! Jag vet inte varifrån kommunikationsministern fick uppfattningen att jag hade hänvisat till två riksdagsbeslut – några sådana har jag absolut inte nämnt. Det måste vara ett missförstånd.

Det är riktigt att det har talats om företräde för färjeförbindelserna – det sade jag redan i mitt första inlägg. Man har prioriterat färjeförbindelserna som kortsiktig lösning – man bygger inga fasta förbindelser över en natt.

I den redovisade uppdateringen har vi diskuterat den samhällsekonomiska bedömningen kontra den företagsekonomiska. Man kan inte utesluta det ena när man talar om det andra. Om det nu finns ett utomlands upplånat kapital på 5–6 miljarder kronor – vad projektet skall kosta – borde inte en kommunikationsminister vara negativ till det erbjudandet, när man själv har

*Om en fast för-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

så ont om pengar som vi har i Sverige i dag. Det finns inga pengar att ta ur statskassan – det är jag helt övertygad om.

Bron hamnar i Danmark, och därför måste danskarna vara med på projektet, säger kommunikationsministern. Men då frågar jag: Är det inte riktigt, som har uppgivits, att den danska kommunikationsministern sade att vi skall köra eller åka tåg över Öresund 1992? I så fall måste man väl ändå vara inriktad på en fast förbindelse, även om man av olika skäl inte lämnar besked förrän nästa år.

Det är helt riktigt att vi skall se till att vi inte hamnar på Själland; vi skall naturligtvis vidare. Och det är ju inte så besvärligt, eftersom konsortiet förklarar sig villigt att finansiera även den biten. Jag tror som sagt inte att danskarna kommer att fatta ett negativt beslut när de får det här erbjudandet.

Så frågade kommunikationsministern vad löntagarfonderna har i den här debatten att göra. Ja, man har ju i andra debatter hänvisat till att de skulle lösa alla våra problem. Jag hade hoppats att de skulle avhjälpa även bekymren med förbindelserna över Öresund. Jag sade att de har varit negativa från näringslivets synpunkt, men jag tror att det kommer att bli bättre när de försvinner.

Kommunikationsministern frågade om jag eller någon annan reserverat sig mot riksdagsbeslutet. Det fanns ingen anledning att reservera sig mot beslutet om uppdatering. Men nu har vi en uppdatering som, tycker jag, inte ger någonting. Därför menar jag att det är viktigt att få veta vad kommunikationsministern vill.

Någon negativ sysselsättningseffekt för Malmöregionen lär det knappast bli. Tvärtom skulle det skapa en mängd arbetstillfällen – jag råder kommunikationsministern att en gång till tala med sina partivänner om den saken. Det är förvånande att de inte är företrädare i debatten här i dag.

SJ har tackat för uppdateringen, säger kommunikationsministern. Ja, tacka tusan för det, såsom SJ blir omhuldat och gynnat i det sammanhanget. Men svenskt näringslivs transporter handlar inte bara om SJ och järnvägen – alla utredningar visar att utvecklingen går i en annan riktning och att godset mer och mer transporteras på väg. Det är därför att näringslivet är angeläget att det skall gå snabbt och att det inte skall vara på väg alltför många timmar – timmar och minuter betyder i dag faktiskt stora pengar.

Låt mig avslutningsvis säga att jag inte är ett dugg förvånad över Sigvard Perssons inlägg – centerns inställning är ju känd: Man är negativ till allting som framkommit efter det att vi använde Sörgården som skolans läsebok.

**Anf. 13** KARIN AHRLAND (fp) replik:

Herr talman! Låt mig först, eftersom Curt Boström återopade det faktum att jag har suttit i regeringen, påpeka att jag var hälsovårdsminister. Jag utgår från att ni även i en socialdemokratisk regering försöker göra viss åtskillnad mellan vem som handlägger olika frågor.

För det andra satt jag inte i regeringen i sex år, utan bara i ett och ett halvt år. Hade jag suttit i regeringen i sex år hade jag kanske kunnat påverka de

*Om en fast för-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

olika kommunikationsministrarna. Men nu är det Curt Boströms bekymmer att sköta denna fråga i regeringen. Då tycker jag att Curt Boström inte bara kan hänvisa till att den danske kollegan inte vill fatta något beslut förrän 1985. Curt Boströms uppgift är att försöka påverka honom så mycket som möjligt. Vi har förut nämnt Ystad i debatten. Det finns en stad som heter Trelleborg också och som ligger i Skåne och har färjeförbindelser med utlandet. Man kan ju börja med att förklara vad som faktiskt håller på att ske i Skåne, nämligen att en allt större andel av trafiken går från Trelleborg direkt till Tyskland. På det sättet går danskarna faktiskt miste om en hel del inkomster som de i allmänhet brukar vara ganska intresserade av.

Sedan förstår jag inte vad Curt Boström menar när han befarar att en bro över Öresund skulle kunna ha negativa sysselsättningseffekter.

Herr talman! Jag vill till och med gå så långt att jag påstår att jag inte tror att Curt Boström själv tror på detta. Dessutom kan han ju tala med sina socialdemokratiska vänner i Malmö om han på något sätt är tveksam om sysselsättningseffekterna.

Det är ett problem, säger Curt Boström. Det är vi helt överens om. Men problem löser man inte om man inte arbetar med dem hela tiden. Jag tycker, och det har jag sagt förut och jag upprepar det gärna, att det är bra att Curt Boström svarar att utredningen skall kompletteras skyndsamt. Jag har bara en enda fråga till. Vad betyder i detta fall "skyndsamt"?

**Anf. 14** Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Wiggo Komstedt säger att uppdateringen inte ger någonting. Detta upprepar han. Men, Wiggo Komstedt, då måste vi egentligen göra ytterligare utredningar. Detta blir en följd av det påståendet. Jag uppfattade i alla fall vid 1982 års beslut att riksdagen var angelägen om denna uppdatering. Den är gjord med de nya siffrorna som underlag.

Jag kan inte annat än upprepa att ett år här gått sedan vi fattade beslutet. Det har gått drygt en vecka sedan uppdateringsutredningen presenterades. SJ har redan reagerat genom att säga att förhandlingarna skall påskyndas. Jag har givit besked till dem som har gjort uppdateringen att de nämnda kompletteringarna skall göras.

Karin Ahrlund! Jag har bara sagt att vi skall undersöka om frågan kan medföra negativa sysselsättningseffekter. En sådan undersökning kräver de kompletterande utredningar som jag har begärt.

Jag har träffat den danske trafikministern, jag har vid samtliga tillfällen tagit upp denna fråga, och jag kommer att göra det i februari i samband med att vi träffas vid Nordiska rådets session. Då kommer vi att presentera det uppdaterade materialet. Jag har förhoppningen att danskarna påskyndar uppdateringen av sitt material.

Redan då vi inledde arbetet meddelade jag den danske trafikministern att vi gjorde detta, och jag uttryckte förhoppningen att vi skulle få ta del av de uppgifter vi eventuellt skulle bli beroende av för att klara arbetet. Men det finns fortfarande material som måste färskas upp från dansk sida. Jag vet att man har påbörjat det arbetet, men man är inte färdig med det. Hur lång tid

Måndagen den  
23 januari 1984

*Om en fast för-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

tar det här, frågar Karin Ahrland. Jag tror inte att det tar sex år, utan jag tror att vi skall kunna påskynda det. Jag kan inte ange någon exakt tidpunkt, och det vore fel av mig att säga att förhandlingarna mellan SJ och den danska järnvägen tar si och så lång tid.

Vi har i den här salen gett SJ fullmakt att sköta sina affärer själva. Vi har varit mycket angelägna om att se till att de skall göra det. Därför låter jag SJ klara förhandlingarna. Jag vet att man från SJ:s sida kommer att göra allt som står i SJ:s makt för att påskynda detta arbete. Även SJ är angeläget att få detta att börja fungera. SJ känner till näringslivets påtryckningar.

Jag lovar, Karin Ahrland, att jag skall arbeta även med denna fråga samtidigt med andra frågor som finns i en regering.

Karin Ahrland var sjukvårdsminister, men hon fann det inte lämpligt att vända sig till den dåvarande kommunikationsministern och fråga om han avsåg att göra någonting beträffande Öresundsförbindelserna.

**Anf. 15 WIGGO KOMSTEDT (m) replik:**

Herr talman! Riksdagen ansåg att den här uppdateringen var angelägen – det är riktigt. Nu är den uppdatering som riksdagen beställde gjord, och det är därför jag hävdar att vi inte på nytt behöver göra ytterligare uppdateringar.

Jag anser och hävdar fortfarande att det inte har framkommit någonting nytt av revolutionerande art när det gäller den uppdateringen i förhållande till Öresundsdelegationen från 1978. Öresundsdelegationen är negativ när det gäller trafikströmmen och godsmängden – det är riktigt. Men jag kommer tillbaka till att det har varit en lågkonjunktur, och jag vill inte att vi skall vara så pessimistiska att vi skall diskutera bara utifrån sådana konjunkturlägen. Varför inte vara beredda att ha det färdigt när vi har högkonjunkturer.

Öresundsförbindelserna har utretts. Här görs historieskrivningar om hur länge man har utrett detta varje gång vi diskuterar frågan i kammaren. Jag tycker faktiskt att det är färdigutrett. Nu är det dags att besluta. Det är därför som jag i dag här sagt att det inte bara handlar om danskar, uppdateringar och utredningar. Det handlar om vad kommunikationsministern vill. Därför kommer jag tillbaka för att än en gång göra ett kanske hopplöst försök att få ett svar. Får vi ett beslut från Curt Boström före 1985, eller före valet 1985 rättare sagt? Det kan vara intressant för väljarna att få veta, i varje fall fram på senvåren, var vi står när det gäller dessa diskussioner. Är det här finansieringsalternativet inte bara intressant, som kommunikationsministern uttrycker det, utan är kommunikationsministern också beredd att stödja den här finansieringsformen? Det skulle jag gärna vilja veta.

**Anf. 16 KARIN AHRRLAND (fp) replik:**

Herr talman! Curt Boström hävdar att han måste utreda om detta har negativa sysselsättningseffekter. Rent logiskt betyder det, herr talman, att Curt Boström räknar med att det antingen har negativa sysselsättningseffekter eller inte. Jag vill bara anmäla att jag för min del är helt övertygad om att det har positiva sysselsättningseffekter.

---

*Om en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn*

Curt Boström säger att han har tagit upp den här frågan med danskarna vid varje tillfälle och att han tänker ta upp den igen i februari. Herr talman! Jag tycker att det är alldeles utmärkt. Egentligen tycker jag också att det är självklart. Men då utgår jag från att Curt Boström, när han tar upp det här med sin danska kollega i februari, förklarar för denna kollega att han har det litet bekymmersamt i Sveriges riksdag med en mängd ivriga riksdagsmän som vill ha besked att det här kan vara av visst politiskt värde, både i Sverige och i Danmark. Den danska kollegan står kanske den svenska oppositionen närmare än Curt Boström. Han kunde ju fundera på den saken också.

Jag noterar att Curt Boström har lovat mig att snabbt arbeta vidare i denna fråga. Det vore ju hemskt bra om vi inte behövde ha en sådan här debatt i januari nästa år.

**Anf. 17 ROLF CLARKSON (m):**

Herr talman! Jag tar till orda därför att jag tycker att kommunikationsministern skall veta att det här i riksdagen finns ett stort antal ledamöter som delar hans synsätt när det gäller hur frågan om förbindelserna över Öresund skall behandlas.

Det är en mycket komplicerad fråga det rör sig om. Först har vi affärsverksnivån. Statens järnvägar i Sverige skall förhandla med Danske Statsbaner om hur man skall kunna utveckla färjetrafiken över Öresund. Sedan har vi den andra nivån, nämligen de fasta förbindelserna, som handläggs av regeringarna i Danmark och Sverige. Mellan Malmö och Köpenhamn avser den fasta förbindelsen helt och hållet persontransporter, medan färjeförbindelserna avser både gods- och persontransporter. Eftersom de som nu håller på att förhandla om utvecklandet av färjeförbindelser hela tiden måste snegla på hur ärendet om fast förbindelse utvecklar sig, så drivs frågan inte alls fram i den takt som man skulle önska.

Karin Ahrland har t. ex. antytt att hon såsom folkpartist har tagit ställning för en fast förbindelse i form av en bro mellan Malmö och Köpenhamn. Men jag är säker på att Karin Ahrland kan vidimera att det är som folkpartist i Malmö som hon har den inställningen. Hennes kollega när det gäller trafikpolitiken här i riksdagen har ju inte gett uttryck för samma bestämda uppfattning. Att jag står här och talar i ett trafikutskottsärende, liksom Wiggo Komstedt, vittnar ju också om att den här frågan hos oss inte är utan nyanser.

Jag ansluter mig helt och hållet till vad kommunikationsministern har sagt här i dag – att det väsentliga är att färjeförbindelserna snabbt behandlas och att de godsmängder som Sverige säljer till Danmark och kontinenten kommer i väg så fort som möjligt. Först i andra hand – och med tanke på den långa tid som uppförandet av en fast förbindelse av det ena eller andra slaget tar – är det nödvändigt att ta ställning till en bro mellan Sverige och Danmark. När man följer argumentationen för bro mellan Malmö och Köpenhamn, finner man att det i grunden rör sig om en lokal persontransportfråga, som i hög grad motiveras av att den genererar en ny trafik mellan Malmö och Köpenhamn. Det kan vi se positivt på – det får

*Om en fast för-  
bindelse mellan  
Malmö och Köpen-  
hamn*

gärna utveckla sig en sådan trafik en gång i tiden. Men det viktiga för Sveriges riksdag är väl att se till att den trafikpropp som finns i dag för godstransporterna löses upp så fort som möjligt. Det viktigaste är inte hur malmöbor resp. köpenhamnare kan åka över till varandra, utan det är att se till att Sveriges export fungerar ordentligt.

Nu hoppas jag att kommunikationsministern skall använda sitt inflytande till att driva på förhandlingarna mellan järnvägsföretagen i Sverige och Danmark. Men jag vet också att det är svårt. Endera av parterna kan ju ligga och lurpassa på en utveckling som kan vara speciellt till dess favör, och därför är det svårt att hetsa på i denna fråga. Jag tror emellertid – och jag ansluter mig härmed till kommunikationsministerns ställningstagande – att det är viktigt att vara framsynt, men framför allt att lösa dagens problem. Morgondagens får ha sin behandling senare.

Jag vänder mig nu till Karin Ahrland. Visst kommer det att medföra sysselsättningseffekter om det uppförs en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. På grund av bekvämligheten i en sådan anläggning kommer den att dra till sig trafik från både Trelleborg och Helsingborg som annars skulle ha gått med färjor. Det betyder att man kommer att minska antalet färjeförbindelser. Och färjeförbindelser kan man, till skillnad från broar, inte driva utan en betydande insats av folk, så den sysselsättning som broanhängarna i Malmö och Köpenhamn skapar, medan bron byggs under 10–15 år, förlorar man säkert under det evighetslånga lopp som följer, när färjetrafiken läggs ned och rederiföretagen slår igen.

Visst påverkar man sysselsättningen i regionerna, men man påverkar även på ett synnerligen allvarligt sätt infrastrukturen i hela södra Sverige – från ostkusten upp till Göteborg, därför att man får en ny transportlänk till kontinenten som måste komma att beröra de i dag befintliga transportgrenarna.

Som trafikpolitiker säger jag alltså: Detta är en stor fråga, och där finns problem av överhängande art som måste lösas. Huruvida det i framtiden kan bli fråga om fasta förbindelser via Malmö–Köpenhamns-leden och/eller en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör får vi noga undersöka, innan vi tar ställning.

**Anf. 18 KARIN AHRLAND (fp) replik:**

Herr talman! Det var en företrädare för Helsingborg som var uppe i talarstolen nyss. Jag bor som bekant i Malmö, och jag skall gärna vidimera vad Rolf Clarkson sade när det gäller åsikterna om bro eller inte bro. Jag tillhör folkpartiet i Malmö – vi vill ha en bro. Jag är inte så kluven att jag kan tala för folkpartisterna i Helsingborg, men jag skall gärna här i riksdagen medge att de på denna punkt är helt ense med herr Clarkson.

Men Rolf Clarkson sade faktiskt också att vi talar inte om en järnvägsbro. Jo, men se vi nämnde även det projektet, herr talman, i debatten. I fråga om förbindelsen från Skandinavien ner mot kontinenten – det som vi har läst om i tidningarna – talades det om både vanlig landsvägsbro och järnvägsbro. Jag tycker visst att det är någonting som man eventuellt kan pröva.

Jag är naturligtvis rörd och tacksam över att herr Clarkson är positiv till en bättre lokal trafik mellan Malmö och Köpenhamn. Jag vore ännu mera tacksam om kommunikationsministern skulle vilja se till att vi faktiskt får detta, eftersom det ju mera är han som bestämmer, oavsett om Rolf Clarkson är positiv eller inte.

Men när det sedan gäller sysselsättningseffekterna och vi börjar tala om Trelleborg i stället för Ystad och Helsingborg erinrar jag mig hur människor försökte tala om ett nytt flygplan för Sveriges försvar, därför att det behövdes ytterligare arbetstillfällen. Flygplan, herr talman, skall man ha därför att de behövs för försvaret, inte därför att tillverkningen av dem skapar arbetstillfällen. Broar är till för att skapa goda förbindelser mellan fastland och öar eller mellan två länder. I det här fallet är det fråga om att skapa en god förbindelse mellan vårt land och – på sikt – kontinenten.

Jag tror att jag kan vara nästan säker på att även Rolf Clarkson kan räkna med att om vi bygger en bro och det tar 15 år att bygga den, så skall vi under denna tid kunna sköta så mycket av sysselsättningsplaneringen i Malmöhus län att varken Trelleborg eller Helsingborg eller Ystad behöver bli lidande på att hela svenska folket skulle kunna köra via Danmark till kontinenten.

---

*Om en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn*

**Anf. 19 SIGVARD PERSSON (c):**

Herr talman! Att Wiggo Komstedt och jag har olika uppfattningar i denna fråga har väl ingen kunnat undgå att märka. Wiggo Komstedt företräder ett privatekonomiskt synsätt, och jag företräder ett samhällsekonomiskt synsätt. Och det är just de ekonomiska frågorna som har kommit i blickpunkten i den här debatten. Jag tror att hur länge vi än debatterar, Wiggo Komstedt, kommer vi inte varandra närmare i frågan.

Wiggo Komstedt säger att vi inom centern är negativa till allting. Det har jag hört förut. Jag vill tvärtom hävda att vårt ställningstagande i den här frågan är klart progressivt. Vi vill komma fram till en samhällsekonomiskt riktig lösning i denna fråga.

**Anf. 20 WIGGO KOMSTEDT (m):**

Herr talman! Sigvard Persson tror inte att vi kommer varandra närmare i denna fråga. Den uppfattningen är säkerligen helt riktig.

Vidare säger Sigvard Persson att han icke företräder ett privatekonomiskt synsätt. Jag må då säga att det naturligtvis är beklagansvärt för de företag som Sigvard Persson representerar i sin civila gärning att de har en man som inte alls är intresserad av det privata näringslivet, trots att han ägnat hela sitt liv åt det.

**Anf. 21 SIGVARD PERSSON (c):**

Herr talman! Det Wiggo Komstedt nu talar om är någonting helt annat än den fråga vi debatterar här i dag. Privatekonomin och de privata företagens förutsättningar att arbeta har väl ingenting med det här att göra. Sådana här enormt stora investeringar skulle drabba hela vårt samhälle. Samhället inkluderar ju också det näringsliv som verkar inom samhället. Det får vi inte

glömma bort. Den aspekt Wiggo Komstedt nyss tog upp har inte ett dugg med dagens debatt att göra.

Överläggningen var härmed avslutad.

#### **4 § Svar på frågorna 1983/84:264, 265 och 267 om åtgärder mot omfattande strömavbrott**

**Anf. 22** Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Karin Ahrland har med anledning av strömavbrottet den 27 december 1983 frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att förhindra att en liknande händelse upprepas och vilka åtgärderna i så fall är.

Per Stenmarck har frågat mig av vilken anledning eltillförseln stördes i södra Sverige vid det haveri som inträffade i Mellansverige och vars verkningar rimligtvis borde ha kunnat begränsas.

Lennart Brunander har frågat mig vilka slutsatser jag drar av det inträffade strömavbrottet och vad jag tänker göra för att något liknande inte skall kunna inträffa igen.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Frågorna är föranledda av att elförsörjningen nyligen drabbades av en allvarlig störning som ledde till att kraftleveranserna avbröts till större delen av landet. Jag ser självfallet med stort allvar på det inträffade. Upphovet till störningen var överhettning och brand i ett kopplingsorgan i en transformatorstation. Felet fick sådana följdverkningar att stora delar av elproduktionen kopplades bort.

Jag har med anledning av det inträffade tillkallat kommissionen om elförsörjningens sårbarhet. Dess uppgift är att utreda elförsörjningens sårbarhet mot bakgrund av störningen samt föreslå vilka åtgärder som behöver vidtas för att minska sårbarheten i elförsörjningen och begränsa konsekvenserna av störningar i denna.

Kommissionen skall redovisa orsakerna till och följderna av det nu aktuella elavbrottet. Kommissionen skall studera riskerna för att ett i och för sig förhållandevis litet tekniskt fel får stora verkningar på elförsörjningssystemet i övrigt och hur sådana verkningar skall undvikas eller begränsas. Kommissionen bör i samband härmed värdera kriterierna för elöverföringens dimensionering och utbyggnad och analysera hur riskerna för allvarligare avbrott beräknas. Andra viktiga frågor som kommissionen kommer att studera är hur fjärrvärme och andra värmesystem påverkades av elavbrottet liksom behovet av reservkraft för att förse viktiga samhällsfunktioner med el även vid stora avbrott.

När ett elavbrott uppkommer är det viktigt att snabbt informera allmänhet och olika samhällsorgan som kan behöva vidta åtgärder så snart som möjligt. Kommissionen skall därför också utreda hur informationen fungerade vid det aktuella avbrottet och hur den bör fungera. Genom en snabb, öppen och

klar information skapas förutsättningar för att störningens konsekvenser för samhället skall kunna mildras.

Med hänsyn till frågornas stora betydelse är det viktigt att arbetet bedrivs skyndsamt. Resultatet av arbetet skall redovisas senast i augusti i år.

Sedan kommissionen har redovisat resultatet av sitt arbete kommer jag att ta ställning till vilka åtgärder som behöver vidtas.

**Anf. 23 KARIN AHRLAND (fp):**

Herr talman! Jag tackar statsrådet Dahl för svaret. Jag skall säga ifrån att jag så fort telefonen fungerade ringde in min fråga, och jag är glad att jag redan dagen därpå i nyheterna fick veta att energiministern hade agerat. Det är inte så ofta man får ett så snabbt svar i praktiken.

Herr talman! Det har ordats och skrivits mycket nog om detta elavbrott. Jag tycker inte jag behöver hålla någon dramatisk föreläsning om hurdant det var att sitta i en glesbygd där det faktiskt tog åtta eller nio timmar innan strömmen kom tillbaka. Det råder väl fullständig enighet om att det inträffade har visat på den stora sårbarheten i vårt samhälle. Jag kan nämna att det finns ett stort kraftbolag i den del av landet där jag bor, vars företrädare ibland brukar skryta med att de alltid kan ordna reservkopplingar så att strömmen aldrig skall vara borta mer än en kvart. Nu vet vi vad det skrytet var värt.

Jag har några kompletterande frågor till Birgitta Dahl. Det finns en lag om kommunal beredskap. Den tillkom 1966. Enligt denna lag kan kommunerna bli skyldiga att vidta reservanordningar för gas-, vatten- och elektricitetsförsörjningen. – Det står i 6§, ifall någon har den med. Det finns också bestämmelser om att statsbidrag kan utgå till de här reservanordningarna, men ännu har inte någon regering – alltså inte sedan 1966 – avsatt några som helst medel till statsbidrag för detta ändamål. Är Birgitta Dahl beredd att arbeta för det? Sådana reservaggregat skulle nämligen kunna användas även i fredstid, även om lagen är skriven för beredskap under krig. Det skulle kunna vara mycket bra att ha detta.

Birgitta Dahl tog i sitt svar också upp frågan om informationen. Jag kanske kan nämna att det var mycket bekymmersamt med radiosändarna i min del av Sverige. Jag undrar därför om Birgitta Dahl är beredd att medverka till, eller vidtala sin kommunikationskollega att medverka till, förbättrad information via radio i sådana här sammanhang.

Jag noterar med intresse att i varje fall ett statsråd i regeringen har en klar bedömning av vad "skyndsamt" är. Jag väntar på ett resultat i augusti i år. Herr Boström kunde inte ge mig besked.

**Anf. 24 PER STENMARCK (m):**

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

När man ställer en fråga som denna, är det inte primärt för att kritisera regeringen utan för att rikta uppmärksamheten på det inträffade för att undvika att det inträffar i framtiden. Ingen skulle förmodligen heller ha reagerat, om problemet i det här fallet hade inskränkt sig till ett område

**Nr 65**

Måndagen den  
23 januari 1984

*Om åtgärder mot  
omfattande ström-  
avbrott*

*Om åtgärder mot  
omfattande ström-  
avbrott*

omkring den transformatorstation som gick sönder. Men när hela södra Sverige och delar av norra Sverige drabbas, och när kanske 7 miljoner människor står utan elektricitet därför att någonting går sönder i Mellansverige, då är det någonting som är galet och som uppenbarligen måste rättas till.

Regeringen har nu tillsatt en kommission för att undersöka vad som hände, varför det hände och, förutsätter jag, vilka åtgärder som bör vidtas för att det inte skall kunna inträffa igen. Regeringens åtgärder i detta fall är förmodligen helt riktiga.

Så här nästan en månad efteråt skall vi nog vara tacksamma över att konsekvenserna inte blev allvarligare än de blev. Troligen beror detta till stor del på att avbrottet inträffade när omständigheterna i övrigt var tämligen goda. Det är onekligen med viss fasa som man betänker vad som hade kunnat hända om detta strömavbrott hade inträffat några år tidigare, när vi i södra Sverige hade den svåraste vintern i mannaminne. Tänk om det hade varit 20 grader kallt och det hade blåst kraftigt, vilket det ofta gör i Skåne på vintern.

En annan gynnsam faktor var förmodligen att avbrottet trots allt inte varade längre än det nu gjorde. Ett ännu längre avbrott hade sannolikt inneburit stora problem, t. ex. för lantbruket, som är mycket känsligt.

När vi nu har konstaterat detta kan vi också konstatera att det egentligen bara var mycket lyckliga omständigheter som gjorde att det inte inträffade en katastrof. Det är därför av stor vikt att kommissionen verkligen arbetar skyndsamt och att den ger ett positivt resultat.

Jag ber mot denna bakgrund, herr talman, att få rikta några följdfrågor till statsrådet.

1. Delar statsrådet min och många andras uppfattning att effekterna av en olycka som denna inte får nå den geografiska utbredning som här blev fallet?
2. Är regeringen beredd att ta sådana initiativ att effekterna inte blir lika omfattande i framtiden?

**Anf. 25 LENNART BRUNANDER (c):**

Herr talman! Jag tackar energiministern för svaret. Det är bra att hon har tillsatt en kommission för att utreda varför det blev som det blev och vad man skall göra åt det.

Som jag ser det är det oacceptabelt att något sådant som inträffade den 27 december över huvud taget kan hända. Men med det centraliserade energisystem som vi har, framför allt på elsidan, löper vi dessa risker, och det har inte varit opåtalat tidigare. Egentligen borde Vattenfall på något sätt ha vidtagit åtgärder för att det inte skulle kunna hända. Vattenfall borde kunnat ana sig till att det kunde bli på detta sätt.

I svaret säger energiministern att det är viktigt med information. Men precis som det sades här tidigare fungerade inte heller informationen, eftersom man också på det området är i behov av el.

Vårt samhälle har blivit mycket beroende – enligt min uppfattning alltför beroende – av el. Det fick vi verkligen erfara den 27 december. Hela samhället stannade. Belysningen slocknade. Värmen försvann. Som Per

---

*Om åtgärder mot  
omfattande ström-  
avbrott*

Stenmarck tidigare sade skall vi vara tacksamma för att det inte var så kallt som det har varit de senaste dagarna. Då hade situationen blivit än värre. Vattnet slutade att rinna för många människor. Kommunikationerna stannade, och i industrin stannade många processer. Dataterminalerna fungerade inte heller. På våra banker, ute i affärerna och på andra ställen ledde det till mycket stora problem.

Den enda slutsats vi kan dra av detta är att vi i alltför hög grad har byggt upp vårt samhälle på att elen skall komma till oss i en aldrig sinande ström. När vi nu har gjort det, måste vi vidta åtgärder så att den också kan göra det. Vi måste i varje fall se till att inte hela vårt samhälle stannar samtidigt.

Vi kan aldrig vara säkra på att vi inte får elavbrott. Lokalt kommer vi alltid att drabbas av sådana. Vi har haft elavbrott också efter den 27 december, till följd av stormar och snöfall. Men de lokala elavbrotten ger helt andra effekter. För den enskilda människan kan de i och för sig få svåra följder, men inte för samhället totalt. Att följderna den 27 december blev så omfattande beror ytterst på att vi i så hög grad har centraliserat vårt energisystem.

Det finns två olika typer av energisystem. Det ena är det centraliserade, som socialdemokraterna i detta fall står för, i det systemet gör vi av med mycket energi och utnyttjar inte många andra möjligheter att förse oss med energi. Centerpartiet står som bekant för en annan uppfattning. Vi vill ha ett decentraliserat system, där vi inte gör av med så mycket energi.

Jag vill ställa följande frågor till energiministern:

Har energiministern av det inträffade fått sig en tankeställare och börjat fundera över hur vi skall ändra det på kärnkraft upphängda energisystem som vi nu har?

Vilka åtgärder vill regeringen vidta för att det inträffade inte skall upprepas?

**Anf. 26 Statsrådet BIRGITTA DAHL:**

Herr talman! Jag delar självfallet, som jag tror alla vet, den allvarliga bedömning som talarna i debatten här har gett uttryck för liksom den självklara uppfattning som kom till uttryck i några av frågorna, dvs. att effekterna av sådana här olyckor är av sådan art att de till varje pris måste undvikas, såväl genom att man förebygger olyckorna som genom att man minskar riskerna för mycket omfattande effekter. Självfallet avser jag att ta sådana initiativ som behövs för att förhindra liknande händelser, och tillkallandet av kommissionen var i sig ett sådant initiativ. I denna kommissions arbete skall självfallet bl. a. ingå att gå igenom sådana frågor som Karin Ahrland ställde.

Frågan vilka åtgärder detta arbete slutligen leder till, inom en inte så lång tid, väntar jag med att svara på – och det tror jag att ni respekterar – tills man i kommissionen har gått igenom problemen ordentligt.

Kommissionen kommer att arbeta med en sådan inriktning att man skall vara klar med uppgifterna i augusti. Kommissionen kommer att, som ni vet, ledas av landshövdingen Bengt Gustavsson. För att påskynda och effektivisera arbetet kommer man att arbeta parallellt i tre arbetsgrupper. En

*Om åtgärder mot  
omfattande ström-  
avbrott*

grupp behandlar elsystemets uppbyggnad, och den skall ledas av avdelningschefen vid kärnkraftinspektionen, Lars Gunnar Larsson. En annan grupp skall gå igenom behovet av reservsystem för viktiga samhällsfunktioner, och den skall ledas av ombudsmannen i I.O Anders Söderholm. En särskild grupp skall arbeta med informationsfrågorna och skall ledas av förre TT-chefen Jan-Otto Modig. Jag tror att bara namnen som jag här har redovisat och inriktningen på arbetet skall utgöra svar på de oroliga frågor som många har ställt. Vi avser alltså att bedriva detta arbete i syfte att få till stånd ett ännu mera stryktåligt och pålitligt elförsörjningssystem. Vi skall ta till vara detta tillfälle som en möjlighet att lära oss att bli bättre för framtiden.

**Anf. 27 PER STENMARCK (m):**

Herr talman! Låt mig först få tacka för det kompletterande svaret, som var positivt.

Att tillsätta en kommission är egentligen, hur berättigat det än är, en tämligen enkel åtgärd att vidta när en olycka som denna inträffar. Jag trodde därför att det fanns möjlighet att vi skulle kunna få höra vissa synpunkter på hur effekterna kan begränsas i framtiden, men jag respekterar givetvis svårigheten att i dagens läge ge sådana.

Låt mig få citera ett kort avsnitt ur Ny Teknik, nr 1 i år, där man säger så här:

”Till och med säkringarna hemma i bostaden fungerar bättre än det gjorde när hela Sverige mörklades ---. En kortslutning i golvlampan bredvid fåtöljen i vardagsrummet gör att säkringen går och lampan slocknar. Något mer händer inte. Kylskåpet och kaffebyggaren fortsätter att fungera.

Naturligtvis är det rikstäckande elnätet mer komplicerat än så med en lång rad andra faktorer som spelar in. Men principen med att bara koppla bort den felaktiga lampan torde vara tillämplig även i riksnätet.”

Detta tycker jag borde vara en målsättning inför framtiden.

Jag är ändå tacksam för statsrådets svar på mina kompletterande frågor. Jag tolkar dem positivt, så att regeringens avsikt är att söka begränsa effekterna i framtiden och att man också tänker vidta åtgärder för att uppnå detta mål. Låt mig få avsluta med förhoppningen att den av regeringen tillsatta kommissionen skall arbeta skyndsamt, att den inte skall drabbas av några onödiga avbrott och att resultatet av dess arbete inte skall behöva mörkläggas.

**Anf. 28 LENNART BRUNANDER (c):**

Herr talman! Grundproblemet är att vi har byggt upp vårt samhälle på en mycket stor elförbrukning. Det inträffade borde rimligtvis ge oss en tankeställare i det avseendet, för det är ju av misstagen vi skall lära. Det system vi har borde vi nu kunna regionalisera på något sätt. Precis som Per Stenmarck redogjorde för när det gällde en säkring i hemmet borde man i elförsörjningssystemet kunna slå ifrån vissa konsumentgrupper, så att inte hela samhället blir strömlöst bara därför att en mindre incident inträffar.

Men det inträffade aktualiserar ytterligare en allvarlig fråga, och det är frågan om vår sårbarhet. Om någon skulle vilja sabotera vårt samhälle är ju förutsättningarna för att lyckas med det mycket stora med det elsystem vi har. Vi borde rimligtvis fundera över om det är riktigt att ha ett system som är så centraliserat i stället för att bygga upp ett mer regionalt och lokalt system.

**Anf. 29** Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Låt mig först säga att det som hänt har varit en tankeställare på många sätt, men det har naturligtvis ingenting med kärnkraftsdebatten i sig att göra. Däremot är avsikten med det elsystem vi har, där delarna har sammankopplats till en riksomfattande helhet, att man skall få en större säkerhet. Avsikten är att delarna skall stärka varandra, och om någon del faller ur skall andra delar kunna stötta systemet i dess helhet. Det som är oroande med vad som nu hände är, helt riktigt, att det förefaller som om systemet har fungerat i motsatt riktning. Självfallet är det en grundläggande uppgift för kommissionen att undersöka vad detta beror på och också hur man skall bygga upp en större säkerhet i båda dessa avseenden, så att delarna stöttar varandra och så att de kan fungera var för sig, om något händer.

Den av tidigare regeringar försenade utbyggnaden av systemet och dess säkerhet pågår nu med full kraft. Under innevarande budgetår satsas drygt 1 miljard kronor, och för det kommande budgetåret föreslår regeringen att drygt 1,6 miljarder skall satsas dels på en utbyggnad av kraftöverföringssystemet i sig, dels på en utbyggnad av övervakningssystemet, vilket bl. a. innebär en regionalisering i syfte att öka säkerheten och minska sårbarheten. Dessa åtgärder har vi vidtagit utan att vänta på den tankeställare som det nu inträffade i och för sig innebar. Jag vill i rättvisans namn också påminna om att Vattenfall har varnat för att någonting sådant här kunde inträffa och att det är den nuvarande regeringen som har initierat utbyggnaden av systemet i syfte att öka säkerheten.

**Anf. 30** LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Energiministern fastslår att delarna inom systemet inte fungerade så som man hade tänkt sig, vilket ju är det som skapar oro.

Kärnkraften har enligt vad Birgitta Dahl säger ingen större betydelse i sammanhanget, men det har sagts att kärnkraften hade en negativ inverkan. Jag undrar om man i utredningen också kommer att undersöka hur kärnkraftverken fungerade. Uppenbarligen var det någonting som inte fungerade som det skulle.

Birgitta Dahl säger också att utbyggnaden av distributionsnätet har försenats av tidigare regeringar. Det är ett påstående som egentligen är felaktigt. Vattenfall fick visserligen inte bygga den 800-kilovoltsledning som man önskade, men detta får ju inte föranleda Vattenfall att inte vidta de åtgärder som behövs för att ge elkonsumenterna säkerhet.

---

*Om åtgärder mot omfattande strömavbrott*

Måndagen den  
23 januari 1984

*Om remissen av  
kraftindustrins för-  
slag till slutförva-  
ring av utbränt  
kärnbränsle*

**Anf. 31** Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Beträffande den sista frågan vill jag säga att vad som behövdes var en utbyggnad av kraftöverföringsnätet, oavsett om överföringen skulle ske genom en 800-kilovoltsledning eller någonting annat. Den utbyggnaden pågår nu, men den är tyvärr försenad med några år. Vattenfall har påpekat att detta naturligtvis innebär en säkerhetsrisk.

Det är riktigt att det finns skäl att särskilt undersöka hur kärnkraftverken fungerade. Att deras verksamhet avstannade hade med säkerhetssystemen i kärnkraftverken att göra, men under alla förhållanden finns det skäl att mycket noggrant undersöka hur de fungerade. Så kommer också att ske. Självfallet är det inte av en händelse som en av de högsta befattningshavarna inom kärnkraftinspektionen skall leda en av arbetsgrupperna i kommissionen.

**Anf. 32** LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Jag är tacksam för den senaste upplysningen att också den del som gäller kärnkraftverken skall utrönas ordentligt.

Om det var så att Vattenfall hade klart för sig att det fanns risker på grund av att man inte hade byggt ut distributionsnätet på det sätt som man hade tänkt och velat göra, borde man ju ha vidtagit andra åtgärder för att klara det hela. Men grundproblemet är, som jag sagt tidigare, att vi har centraliserat vår energiförsörjning och vår energipolitik för mycket. Det är egentligen det som är det oroande i detta sammanhang och som borde få oss att fundera över om det inte finns anledning att titta litet närmare också på det förhållandet.

Överläggningen var härmed avslutad.

**5 § Svar på interpellation 1983/84:67 om remissen av kraftindustrins förslag till slutförvaring av utbränt kärnbränsle**

**Anf. 33** Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Pär Granstedt har frågat mig följande:

1. Vad är orsaken till att en rad av de instanser som yttrade sig – och i många fall kritiserade – KBS-2 inte ombetts yttra sig över KBS-3?
2. Är regeringen beredd att i sin prövning också ta hänsyn till synpunkter som framkommit genom den av Folkkampanjen mot kärnkraft genomförda remissen?

Ansökningar om laddningstillstånd för reaktorerna Forsmark 3 och Oskarshamn 3 lämnades in till regeringen den 17 maj 1983. Till stöd för ansökningarna åberopas utredningen KBS-3, som anger en metod för direkt slutdeponering av använt kärnbränsle.

Ansökningarna har remitterats till tjugotvå svenska instanser. Vidare har överenskommelser träffats med åtta utländska expertorgan, varav två internationella organisationer på kärnkraftsområdet, om en kritisk granskning av KBS-3-utredningen. I de utländska granskningsorganens

uppdrag ingår bl. a. att peka på eventuella brister i utredningen och att ange vilket forskningsbehov som återstår att tillgodose innan deponeringsmetoden kan anses praktiskt användbar.

Tidigare har två utredningar, KBS-1 och KBS-2, lagts fram för regeringen och granskats under år 1978 resp. år 1979. KBS-1 företeddes i samband med ansökningar om laddningstillstånd enligt villkorlagen. KBS-2 är närmast jämförbar med KBS-3, eftersom båda utredningarna avser direktdeponering av använt kärnbränsle. KBS-1 avsåg däremot slutförvaring av förglasat högaktivt avfall från uppberetning.

Beträffande frågan om val av remissinstanser vill jag inledningsvis framhålla att en separat bedömning härvidlag måste göras i varje ärende. Tidigare ställningstaganden får härvid inte binda prövningen. Inom forskningsområdet kärnavfallshantering har efter de tidigare granskningarna gjorts betydande framsteg internationellt, och det råder numera relativt stor enighet om var den mest betydande expertisen finns. Detta dokumenterades bl. a. i samband med en IAEA-konferens våren 1983 om hantering av radioaktivt avfall. Vägledande vid urvalet av remissinstanser för genomgång av KBS-3 har mot denna bakgrund varit att granskningen skulle göras av nationellt representativa expertorgan med tillgång till erforderlig vetenskaplig kompetens i länder som bedriver betydande verksamhet på kärnavfallsområdet. För att dessutom få tillgång till särskilt framstående expertis även från andra länder bidrar de viktigaste internationella organisationerna på kärnenergiområdet med granskningspaneler.

Granskningen skall avse det material som lagts fram i ansökningsärendet, nämligen utredningen KBS-3. I ett fall, nämligen den granskning som görs av USA:s vetenskapsakademi, koncentreras dock granskningen till de avsnitt där KBS-3 skiljer sig från KBS-2. Regeringen har uppdragit åt statens kärnkraftinspektion att göra en sammanställning av resultaten av de utländska expertorganens granskning.

De svenska remissinstanser som anmodats avge yttranden över ansökningarna är desamma som anmodades yttra sig över KBS-2. Programrådet för radioaktivt avfall, PRAV, har ersatts av nämnden för hantering av använt kärnbränsle, NAK.

Vad gäller det material som Folkkampanjen mot kärnkraft, enligt vad jag har erfarit, avser att överlämna till regeringen får detta bedömas med hänsyn till dess innehåll, inriktning och vetenskapliga kvalitet.

#### **Anf. 34 PÅR GRANSTEDT (c):**

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Dahl för svaret på min interpellation. Tyvärr är det inte särskilt klargörande. Det är synd, eftersom det gäller en fråga som är mycket allvarlig och som engagerar många människor.

Frågan om slutförvaringen av högaktivt avfall från våra kärnkraftverk är ett av de viktigaste spörsmålen när det gäller vår framtid. Få saker har på lång sikt lika omfattande konsekvenser. Misstag nu drabbar kanske inte oss själva, kanske inte heller våra barn eller barnbarn. Måhända drabbas

*Om remissen av  
kraftindustrins för-  
slag till slutförva-  
ring av utbränt  
kärnbränsle*

Måndagen den  
23 januari 1984

*Om remissen av  
kraftindustrins för-  
slag till slutförva-  
ring av utbränt  
kärnbränsle*

generationer i en mycket avlägsen framtid, människor som inte ens i sina historieböcker kan läsa om kärnkraften. Vi har tagit på oss ett oerhört stort ansvar i och med att vi har varit med om att tillskapa avfall av detta slag. Synnerligen stora krav måste ställas på säkerheten när det gäller att förvara avfall för praktiskt taget oöverskådlig tid. Det kan ju röra sig om hundratusentals år.

Om en lösning i enlighet med KBS riktlinjer väljs, måste det vara ett krav att avfallet kan ligga säkert i berggrunden under en period som kan omfatta flera perioder av istid och således många civilisationer.

Således kan omsorgen när det gäller prövningen av de förslag till hanteringsmodeller som föreligger naturligtvis aldrig vara för stor. Vi kan alltså aldrig vara för noggranna vid prövningen av de olika förslagen i detta sammanhang. Vidare är det viktigt att det inte finns någon som helst anledning till misstanke om att ett taktiskt urval har förekommit när det gäller vilka instanser som skall pröva de olika förslagen.

Mot denna bakgrund har just prövningsförfarandet i samband med KBS-3-förslaget, framför allt när det gäller de internationella instanserna, väckt förvåning. KBS-3-förslaget har beskrivits som en uppdatering av ett tidigare förslag, nämligen KBS-2. Däremot skiljer sig KBS-3-förslaget på många viktiga punkter från KBS-1-förslaget, som gällde hanteringen av upparbetat material – dvs. utan plutonium. Nu diskuteras material som icke är upparbetat. Det innehåller således plutonium. Därför ställs betydligt större krav på detta material.

Eftersom det krävs andra tekniska lösningar för KBS-3-förslaget är det förklarligt att man i viss utsträckning har valt andra instanser än dem som prövade KBS-1-förslaget. Däremot är det svårare att förstå att ett antal av de internationella organ som prövade KBS-2 – i princip samma förslag som KBS-3 men anpassat för ett tidigare stadium – har "rensats bort". I synnerhet är det svårt att förstå att de organ inte har tillfrågats som var kritiska mot förslaget. Det borde ju vara högst intressant att få reda på, om den kritik som ett antal internationella expertorgan riktade mot KBS-2 också gäller KBS-3. Eller har man lyckats lösa de problem som tidigare påtalats?

Till detta kommer att många av de instanser som yttrade sig över KBS-1 och som därefter inte tillfrågats, senare har framfört synpunkter som kan vara relevanta också i fråga om KBS-3-förslaget.

Remissen beträffande KBS-2 gällde ett förslag som inte var kombinerat med någon laddningsansökan – det kunde alltså vara förklarligt att ha en något mindre omfattande prövning av det förslaget. Men nu har vi återigen ett förslag som kärnkraftsindustrin vill skall ligga till grund för en prövning för att man skall få ladda nya reaktorer. Därför borde det ha varit intressant att se om den kritik som i samband med KBS-1 riktades mot faktorer som fortfarande kan vara relevanta står kvar.

Detta gäller inte minst på det geologiska området. De geologiska förutsättningarna är ju en av de absolut viktigaste frågorna när det gäller att hantera och slutförvara utbränt kärnbränsle enligt KBS-modellen. Det gäller ju om det över huvud taget finns tillgänglig berggrund som kan motsvara de

mycket stora krav under mycket långa tider som det handlar om.

Redan när KBS-1-förslaget – som ändå ställde något mindre krav – behandlades, riktade en lång rad organ hård kritik mot de geologiska bedömningar som gjordes. Flera av de organ som kritiserade KBS-1 och ifrågasatte de geologiska bedömningarna är inte längre tillfrågade när det gäller det nya KBS-3-förslaget.

Farhågor finns då naturligtvis för att man vill sopa en del betänkligheter när det gäller de geologiska förutsättningarna under mattan. De farhågorna blir inte mindre av att, såvitt jag har mig bekant, en utredning gjord av den svenske geologen Markus Båth som pekar på en massa osäkerhetsfaktorer på det geologiska området och som ingick i KBS-projektet inte finns med i det underlag som nu remitterats.

En annan sådan fråga gäller användbarheten av betoniten, som spelar stor roll i tekniken. Redan när KBS-1 behandlades ifrågasatte bl. a. det engelska expertorganet Dames & Moore användbarheten av betonit. Det organet har sedan inte blivit tillfrågat igen, inte heller i den här rundan.

Det är några exempel; det finns naturligtvis möjligheter att ta fram fler. Det är sex av de internationella expertorgan som yttrade sig över KBS-2 som nu inte blivit ombedda att yttra sig över KBS-3. Ytterligare ett antal internationella organ som yttrade sig över KBS-1 och hade synpunkter på sådana områden som fortfarande är av intresse när vi nu diskuterar KBS-3 saknas dessutom på remisslistan för KBS-3.

Varför är det på detta sätt? Varför har man inte varit intresserad av att ta reda på om den i detta sammanhang relevanta kritik som förts fram beträffande tidigare förslag står sig eller om de kritiska synpunkterna har tillfredsställts?

Om man går till det interpellationssvar som jag har fått och där försöker utläsa någon förklaring, får man reda på följande. Statsrådet Dahl säger:

”Beträffande frågan om val av remissinstanser vill jag inledningsvis framhålla att en separat bedömning härvidlag måste göras i varje ärende. Tidigare ställningstaganden får härvid inte binda prövningen. Inom forskningsområdet kärnavfallshantering har efter de tidigare granskningarna gjorts betydande framsteg internationellt, och det råder numera relativt stor enighet om var den mest betydande expertisen finns.”

Vad innebär detta konkret när det gäller frågan om varför man inte har återvänt till dessa tidiga kritiska remissinstanser? Anser man att dessa organ, bl. a. en rad framstående geologiska organ, är inkompetenta eller att deras synpunkter är ointressanta? Anser man t. ex. att US Geological Survey är inkompetent eller att dess synpunkter på berggrundsproblem är ointressanta – för att ta ett enda exempel? Eller utgår man ifrån att den kritik som framförts tidigare kommer att kvarstå nu, så att man inte vill se den upprepas? Eller – och det är naturligtvis den mest positiva tolkningen – menar man att de givna synpunkterna i samband med KBS-1 och KBS-2 fortfarande gäller och kommer att finnas med i beslutsunderlaget vid ställningstagandet till KBS-3? Är det på det sättet har jag naturligtvis anledning att vara tillfredsställd. Men det vore i så fall bra att få det klarlagt.

Nr 65

Måndagen den  
23 januari 1984

---

*Om remissen av  
kraftindustrins för-  
slag till slutförva-  
ring av utbränt  
kärnbränsle*

*Om remissen av  
kraftindustrins för-  
slag till slutförva-  
ring av utbränt  
kärnbränsle*

Klarhet behövs utan tvivel i den här frågan. När jag ställer frågor här, representerar jag många undrande och oroliga människor.

Nu har Folkkampanjen mot kärnkraft gjort en egen remissrunda för att komplettera det som brister i den som staten har genomfört. Vilket gensvar den kommer att få är svårt att veta. Folkkampanjen har ju inga ekonomiska resurser, den kan alltså inte ersätta några utländska expertorgan som lägger ned tid och arbete på detta. Men förhoppningen är ändå att det skall komma in en del synpunkter.

Hur kommer då regeringen att behandla de synpunkter som Folkkampanjen överlämnar till regeringen? Ja, om det säger statsrådet Dahl att de får "bedömas med hänsyn till dess innehåll, inriktning och vetenskapliga kvalitet." Det låter ju bra. Det måste, såvitt jag förstår, gälla alla yttranden. Även yttrandena från de instanser som regeringen har tillfrågat måste väl bedömas med hänsyn till sitt innehåll, sin inriktning och sin vetenskapliga kvalitet. Min fråga är då: Innebär svaret på den punkten att regeringen kommer att bedöma de svar som kommer in efter Folkkampanjens förfrågan lika seriöst som man bedömer de svar som kommit in efter regeringens egen förfrågan? Det vore bra att få ett klagörande också på den punkten.

Svaret har alltså rest minst lika många frågor som det försöker besvara. Men jag hoppas att den fortsatta debatten kan åstadkomma de klagöranden som den här mycket viktiga frågan kräver.

**Anf. 35 Statsrådet BIRGITTA DAHL:**

Herr talman! Får jag börja med att uppriktigt beklaga den allmänt insinuanta och intriganta ton som Pär Granstedt, sin vana trogen, har funnit för gott att använda. Den stämmer väldigt dåligt med den allvarliga och försonliga anda som präglade den debatt som vi förde här i kammaren för ett par veckor sedan, när vi beslutade om en ny lag om kärnteknisk verksamhet. Jag vill bestämt hävda att säkerheten liksom medborgarnas förtroende för det säkerhetsarbete vi bedriver bäst tjänas av att vi för debatten i en annan anda, den som vi hade härom veckan.

Sedan vill jag bestämt tillbakavisa alla påståenden om att vi skulle ha följt några andra kriterier än att välja ut bästa tänkbara granskningsinstanser när urvalet gjordes. Vi har bl. a. konsekvent gått igenom vilka som på olika sätt har varit anlåtade som experter och konsulter vid utarbetandet av KBS-3-rapporten för att se till att de inte kommer med i remissrundan med etablerade intressen. Vi har valt ut självständiga nationella organ i olika länder, men i stort sett uteslutit enskilda personer. Men dessa självständiga organ, som t. ex. USA:s vetenskapsakademi, väljer själva vilka de tillkallar för att utföra arbetet. Vi har särskilt uppdragit åt kärnkraftinspektionen att sammanställa och bedöma de utländska remissinstanserna.

Avslutningsvis vill jag bara säga att vi kommer att ställa samma krav på det material som Folkkampanjen redovisar som vi ställer på andra. Kraven blir utomordentligt hårda och noggranna.

**Anf. 36 PÅR GRANSTEDT (c):**

Herr talman! Till att börja med måste jag naturligtvis beklaga att statsrådet Birgitta Dahl inte uppskattar den ton jag använder. Den var tydligen insinuant och intrigant, om jag uppfattade det rätt. Jag tycker att Birgitta Dahl genom att på det sättet ägna sig åt angrepp på mig personligen och mitt sätt att framföra den oro som väldigt många människor känner med anledning av denna remissbehandling förbigår den ganska allvarliga sakfrågan. Jag har inte riktat några personliga angrepp mot Birgitta Dahl eller hennes sätt att vara, och jag betackar mig alltså för omdömen om mig. Det viktiga måste rimligen vara sakfrågan.

Om jag då som oppositionspolitiker framför den kritik som jag anser vara befogad när det gäller denna hantering och som jag vet att många människor ute i landet som engagerat sig i denna fråga anser vara riktig, tror jag att Birgitta Dahl som statsråd får vara beredd att finna sig i det. Det ingår i ett demokratiskt system att en sådan kritik får framföras, även om den kan vara besvärande för vederbörande statsråd.

Jag ställde en rad frågor i mitt föregående inlägg, men jag måste konstatera att frågetecknen inte rätats ut så där förfärligt mycket.

Den huvudfrågeställning som jag försökte föra fram var: Varför är inte regeringen intresserad av att ta reda på om det fortfarande finns fog för en mängd kritiska synpunkter som framförts när det gäller KBS-2, som ju är mycket lika KBS-3, och även KBS-1 på områden som fortfarande är intressanta? Eller anser regeringen till äventyrs att man tillfredsställt de kritiska synpunkterna?

Genom att rensa ut en lång rad remissinstanser som yttrade sig och framförde synpunkter på de tidigare förslagen och inte ge dem chans att granska också det här förslaget har man avhänt sig möjligheterna att få reda på om deras kritik fortfarande gäller eller inte. Jag har alltså försökt få reda på varför man är ointresserad av detta.

Jag har försökt lansera några teorier om vad det kan bero på. Anser man att de tidigare remissinstanserna är inkompetenta eller har ointressanta synpunkter? Tycker man att det är besvärande att få en kritik upprepad? Eller är det så att man utgår från att deras kritik fortfarande gäller och att man kommer att ta hänsyn till det i beslutsunderlaget?

Jag medger att en av de tolkningar jag framfört kan upplevas som ovänlig. Men jag måste ju titta på de olika alternativ som kan vara orsaken till regeringens ställningstagande, när inte Birgitta Dahl i sitt remissvar och inte heller nu i repliken har svarat på denna grundläggande fråga.

När det gäller frågan om hur regeringen kommer att ställa sig till det material som Folkkampanjen förhoppningsvis kommer att ta fram, säger Birgitta Dahl att man kommer att ställa lika hårda krav på det materialet som på det övriga. Det betvivlar jag inte ett ögonblick. Frågan är: Kommer man också i övrigt att behandla det på ett likvärdigt sätt? Kommer också det materialet – med den bedömning man då får göra – att ingå i regeringens

**Nr 65**

Måndagen den  
23 januari 1984

---

*Om remissen av  
kraftindustrins för-  
slag till slutförva-  
ring av utbränt  
kärnbränsle*

beslutsunderlag och redovisas på samma sätt som det material som kommer in genom regeringens förfrågan?

Överläggningen var härmed avslutad.

**6 §** Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1983/84:736 till konstitutionsutskottet

1983/84:737 till kulturutskottet

1983/84:738–746 till konstitutionsutskottet

1983/84:747–758 till skatteutskottet

1983/84:759–761 till justitieutskottet

1983/84:762 och 763 till lagutskottet

1983/84:764–767 till utrikesutskottet

1983/84:768–770 till försvarsutskottet

1983/84:771 och 772 till socialförsäkringsutskottet

1983/84:773 till arbetsmarknadsutskottet

1983/84:774–780 till socialförsäkringsutskottet

1983/84:781–787 till socialutskottet

1983/84:788–792 till kulturutskottet

1983/84:793 till skatteutskottet

1983/84:794–796 till kulturutskottet

1983/84:797–799 till utbildningsutskottet

1983/84:800 till bostadsutskottet

1983/84:801–815 till utbildningsutskottet

1983/84:816–833 till trafikutskottet

1983/84:834–838 till jordbruksutskottet

1983/84:839 till näringsutskottet

1983/84:840–850 till jordbruksutskottet

1983/84:851–864 till näringsutskottet

1983/84:865–878 till arbetsmarknadsutskottet

1983/84:879 till trafikutskottet

1983/84:880–885 till arbetsmarknadsutskottet

1983/84:886–888 till bostadsutskottet

1983/84:889 till socialutskottet

1983/84:890 till finansutskottet

1983/84:891 till socialutskottet

1983/84:892 till skatteutskottet

1983/84:893 till justitieutskottet

1983/84:894 till lagutskottet

1983/84:895 till utrikesutskottet

1983/84:896 till socialutskottet

1983/84:897 till socialförsäkringsutskottet

1983/84:898 till trafikutskottet

1983/84:899 till skatteutskottet

1983/84:900 till jordbruksutskottet  
1983/84:901 till bostadsutskottet  
1983/84:902 till jordbruksutskottet  
1983/84:903 till kulturutskottet  
1983/84:904 till näringsutskottet  
1983/84:905 till bostadsutskottet  
1983/84:906 till jordbruksutskottet  
1983/84:907 till bostadsutskottet  
1983/84:908 till näringsutskottet  
1983/84:909 till skatteutskottet  
1983/84:910 till lagutskottet  
1983/84:911 till näringsutskottet  
1983/84:912 till skatteutskottet  
1983/84:913 till försvarsutskottet  
1983/84:914 till bostadsutskottet  
1983/84:915 till lagutskottet  
1983/84:916 yrkande 6 till utbildningsutskottet  
i övrigt till arbetsmarknadsutskottet  
1983/84:917 till socialutskottet  
1983/84:918 till arbetsmarknadsutskottet  
1983/84:919 till socialförsäkringsutskottet  
1983/84:920 till socialutskottet  
1983/84:921 till utbildningsutskottet  
1983/84:922 och 923 till bostadsutskottet  
1983/84:924 till konstitutionsutskottet  
1983/84:925 till skatteutskottet  
1983/84:926 till lagutskottet  
1983/84:927 till jordbruksutskottet

**7 § Anmäldes och bordlades**

**Proposition**

1983/84:98 Teckning av ytterligare aktier i Post- och Kreditbanken,  
PK-banken, m. m.

**8 § Anmäldes och bordlades**

**Motionerna**

1983/84:928 av *Karin Ahrland* och *Lars Ernestam*

Lägre kostnader för allmänna val

1983/84:929 av *Karin Ahrland* och *Lars Ernestam*

Interpellationsinstitutet i kommunala församlingar

1983/84:930 av *Sten Andersson* i Malmö

Enskilds ställning vid tvist med myndighet

1983/84:931 av *Lars Ernestam*

Grundlagsskyddad rösträtt för svenska medborgare bosatta i utlandet

- 1983/84:932 av *Bertil Fiskesjö m. fl.*  
Debattregler i kommunallagen
- 1983/84:933 av *Pär Granstedt och Birgitta Hambraeus*  
Minskad reglering i det svenska samhället
- 1983/84:934 av *Hans Nyhage*  
Ändrade regler för bordläggning av ärenden i kommunala nämnder och styrelser
- 1983/84:935 av förste vice talman *Ingegerd Troedsson* och *Anders Björck*  
Rätt för kyrkomötet att yttra sig över förslag till ändringar i lagen om församlingar och kyrkliga samfälligheter
- 1983/84:936 av *Knut Wachtmeister m. fl.*  
Valkretsindelningen i Malmöhus län
- 1983/84:937 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Datapolitiken
- 1983/84:938 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Försök med kabelsändning av satellitprogram (prop. 1983/84:91)
- 1983/84:939 av *Lars Werner m. fl.*  
Åtgärder för att begränsa svenska företags investeringar i utlandet
- 1983/84:940 av *Sten Andersson* i Malmö  
Beskattningen av fosterbarns förmögenhet
- 1983/84:941 av *Sten Andersson* i Malmö  
Slopande av tillståndsvänget för servering av folköl i personalmatsalar
- 1983/84:942 av *Lennart Brunander* och *Kjell Mattsson*  
Alkoholbeskattningen
- 1983/84:943 av *Lars-Ove Hagberg m. fl.*  
Höjda skatteavdrag för underhållsskyldiga
- 1983/84:944 av *Birgitta Hambraeus*  
Skattelättnader för småföretagare, m. m.
- 1983/84:945 av *Göthe Knutson m. fl.*  
Ändrade regler om försäljning av öl
- 1983/84:946 av *Kjell Mattsson m. fl.*  
Reglerna om rescavdrag från inkomst av tjänst
- 1983/84:947 av *Martin Olsson* och *Sigvard Persson*  
Översyn av bevissäkringslagen m. m.
- 1983/84:948 av *Sonja Rembo m. fl.*  
Tullkontrollen av samlastningsgoods
- 1983/84:949 av *Mona Saint Cyr*  
Beskattningen av virkesintäkter

1983/84:950 av *Bengt Silfverstrand* och *Hans Pettersson* i Helsingborg  
Den alkoholpolitiska informationen

1983/84:951 av *Knut Wachtmeister* och förste vice talman *Ingegerd Troedsson*  
En utvärdering av bestämmelserna om serveringstillstånd

1983/84:952 av *Knut Wachtmeister m. fl.*  
Beskattningen av idcella föreningar

1983/84:953 av *Knut Wachtmeister m. fl.*  
Etableringen av systembutiker

1983/84:954 av *Karin Ahrlund* och *Hans Petersson* i Röstånga  
Ändrade bestämmelser om unga lagöverträdare

1983/84:955 av *Kjell Johansson*  
Nytt polishus i Nyköping

1983/84:956 av *Sture Palm m. fl.*  
Ombyggnad av polishuset i Solna

1983/84:957 av *Sigvard Persson* och *Martin Olsson*  
Övervakningen vid skyddstillsyn

1983/84:958 av *Christer Eirefelt* och *Björn Molin*  
Konsumentpolitiken

1983/84:959 av *Karin Flodström*  
Skyldighet för enskilda företag att redovisa statligt företagsstöd

1983/84:960 av *Grethe Lundblad m. fl.*  
Konsumentpolitiken

1983/84:961 av *Hans Göran Franck m. fl.*  
Ökat stöd till Namibia

1983/84:962 av *Pär Granstedt m. fl.*  
Komplettering av förteckningen över krigsmateriel

1983/84:963 av *Pär Granstedt m. fl.*  
Oljeembargo mot Sydafrika

1983/84:964 av *Pär Granstedt m. fl.*  
De svenska företagen i Sydafrika

1983/84:965 av *Pär Granstedt m. fl.*  
Bättre handelsvillkor för u-länderna, m. m.

1983/84:966 av *Per Petersson m. fl.*  
Internationellt utvecklingsarbete

1983/84:967 av *Lars Werner m. fl.*  
Biståndspolitik

Nr 65

Måndagen den  
23 januari 1984

---

Nr 65

Måndagen den  
23 januari 1984

---

1983/84:968 av *Lars Werner m. fl.*

Krigsmaterielexporten

1983/84:969 av *Lars Werner m. fl.*

Förhållandena i Västasien

1983/84:970 av *Kerstin Ekman m. fl.*

Översyn av vapenfrilagen

1983/84:971 av *Per Petersson m. fl.*

Säkerhets- och försvarspolitiken

1983/84:972 av *Mona Saint Cyr*

Kostnadsansvaret för civilförsvarsreformen

1983/84:973 av *Lennart Bladh*

Ett samlat tolkanslag

1983/84:974 av *Bo Finnkvist m. fl.*

Sjukförsäkringen för säsongarbetare

1983/84:975 av *Lars-Ove Hagberg m. fl.*

Återställande av kompensationsnivån i delpensjonsförsäkringen

1983/84:976 av *Margareta Persson och Barbro Evermo*

Pensionsdelegationernas sammansättning m. m.

1983/84:977 av *Lars Werner m. fl.*

Översyn av ATP-systemet

1983/84:978 av *Bo Arvidson och Rune Rydén*

Översyn av stadgan om enskilda vårdhem

1983/84:979 av *Barbro Evermo och Anita Modin*

Förbud mot innehav av orm, m. m.

1983/84:980 av *Stina Gustavsson och Kersti Johansson*

Försäljningen av alkoholhaltiga preparat

1983/84:981 av *Margareta Palmqvist och Bengt Lindqvist*

Texttelefonservicen åt hörselskadade

1983/84:982 av *Margareta Persson och Bengt Lindqvist*

Samordning av bidrag m. m. till handikappad

1983/84:983 av *Lars Werner m. fl.*

Bättre förhållanden för vissa handikappgrupper

1983/84:984 av *Lennart Brunander och Inger Josefsson*

Lokalradions utformning i Västsverige m. m.

1983/84:985 av *Sven Henricsson*

Försöksverksamhet med teater i Jämtlands län

1983/84:986 av *Carl-Henrik Hermansson*

Ett svenskt klassikerbibliotek

1983/84:987 av *Sivert Carlsson* och *Agne Hansson*

Ökad lärlingsutbildning i Kalmar län

1983/84:988 av *Ulla Ekelund* och *Martin Olsson*

Den praktiska arbetslivsorienteringen i grundskolan

1983/84:989 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.*

Utbildning för arbete

1983/84:990 av *Ing-Marie Hansson m. fl.*

Yrkesteknisk högskoleutbildning med inriktning mot kontor och distribution

1983/84:991 av *Ing-Marie Hansson m. fl.*

Lokalisering till Gävle av högskoleutbildning i fastighets- och bostadsförvaltning

1983/84:992 av *Linnea Hörlén*

Ökad undervisning i svenska på grundskolans högstadium

1983/84:993 av *Marie-Ann Johansson* och *Björn Samuelson*

Anslagstilldelningen till datautbildning inom skolan

1983/84:994 av *Gunnel Liljegren* och *Ingrid Sundberg*

Läraryrkesutbildningen i litteraturhistoria

1983/84:995 av *Gunnel Liljegren m. fl.*

Lärarnas arbetsituation

1983/84:996 av *Hans Nyhage m. fl.*

Kursplanebundna universitetscirkular

1983/84:997 av *Björn Samuelson*

Pedagogiska hjälpmedel för flerhandikappade

1983/84:998 av *Erkki Tammenoksa*

Högskolestudier på kvällstid

1983/84:999 av *Jörgen Ullenhag m. fl.*

Ökat antal platser på fördjupningslinjen i arbetsterapi

1983/84:1000 av *Lars Werner m. fl.*

Förbud mot avgifter för högskoleutbildning

1983/84:1001 av *Lars Werner m. fl.*

Högskoleutbildningen

1983/84:1002 av *Lars Werner m. fl.*

Socialförsäkringsfrågor för doktorander med utbildningsbidrag

1983/84:1003 av *Irène Vestlund*

Stödet till hantverksutbildningen

- 1983/84:1004 av *Rune Ångström*  
En bioteknikutbildning vid Umeå universitet
- 1983/84:1005 av *John Andersson*  
Järnvägssträckan Hällnäs–Storuman
- 1983/84:1006 av *Lennart Brunander* och *Inger Josefsson*  
Järnvägstrafikens betydelse
- 1983/84:1007 av *Alexander Chrisopoulos*  
Värgårdas järnvägsförbindelser
- 1983/84:1008 av *Alexander Chrisopoulos* och *Marie-Ann Johansson*  
Ett transporttekniskt centrum
- 1983/84:1009 av *Sven Henricsson* och *Bertil Måbrink*  
Järnvägssträckorna Växjö–Västervik och Nässjö–Nybro
- 1983/84:1010 av *Per Israelsson*  
Järnvägssträckan Hjortkvarn–Finspång, m. m.
- 1983/84:1011 av *Marie-Ann Johansson*  
Järnvägssträckorna Borås–Varberg och Falköping–Landeryd
- 1983/84:1012 av *Paul Lestander*  
Järnvägssträckan Jörn–Arvidsjaur
- 1983/84:1013 av *Ewy Möller*  
Särskilt förarprov för tung motorcykel
- 1983/84:1014 av *Ewy Möller* och *Agne Hansson*  
En utökning av färjeförbindelserna mellan Västervik och Visby
- 1983/84:1015 av *Gustav Persson m. fl.*  
Linjetrafiktillstånden
- 1983/84:1016 av *Björn Samuelson*  
Vissa järnvägssträckor med värmländsk anknötning
- 1983/84:1017 av *Oswald Söderqvist m. fl.*  
Norra stambanan mellan Stockholm och Gävle
- 1983/84:1018 av *Lars Werner m. fl.*  
Sjöfartspolitik
- 1983/84:1019 av *John Andersson m. fl.*  
Utarrenderingen av jaktmark
- 1983/84:1020 av *Kerstin Anér*  
De etiska nämnderna för djurförsök
- 1983/84:1021 av *Pär Granstedt m. fl.*  
Nya regler om djurförsök

- 1983/84:1022 av *Per Israelsson m. fl.*  
Vissa åtgärder på animalie- och foderproduktionens område
- 1983/84:1023 av *Paul Lestander m. fl.*  
Miljöeffekterna av träimpregnering
- 1983/84:1024 av *Wivi-Anne Radesjö m. fl.*  
Rätt för kommun att exproprierar sjöar och vattendrag
- 1983/84:1025 av *Lars Werner m. fl.*  
Livsmedelstillsatser m. m.
- 1983/84:1026 av *Elving Andersson m. fl.*  
Kostnaderna för polisens insatser för att skydda kärnkraftverk
- 1983/84:1027 av *Gunhild Bolander m. fl.*  
Ett vågenergiprojekt på Gotland
- 1983/84:1028 av *Christer Eirefelt m. fl.*  
Översyn av regelsystemet för fondbörsen
- 1983/84:1029 av *Christer Eirefelt m. fl.*  
Svensk havsresursverksamhet (prop. 1983/84:10)
- 1983/84:1030 av *Karin Flodström*  
Översyn av industripolitiska företagsstöd
- 1983/84:1031 av *Filip Fridolfsson*  
Egenföretagares personliga borgensåtaganden
- 1983/84:1032 av *Lars-Ove Hagberg m. fl.*  
Bioteknik inom gruvnäringen
- 1983/84:1033 av *Birgitta Hambraeus och Pär Granstedt*  
Förbud mot export av vissa varor
- 1983/84:1034 av *Kurt Hugosson m. fl.*  
Svensk havsresursverksamhet (prop. 1983/84:10)
- 1983/84:1035 av *Karl-Erik Häll*  
Bankernas avgifter för växling av svenska pengar
- 1983/84:1036 av *Karl-Erik Häll*  
Lokalisering till Malmberget av ett järnsvampverk
- 1983/84:1037 av *Per Israelsson*  
Vissa mineralpolitiska frågor inom Örebro län
- 1983/84:1038 av *Bengt Kindbom m. fl.*  
Verksamheten vid Ranstadsverket
- 1983/84:1039 av *Grethe Lundblad m. fl.*  
Prispåslag i handeln

1983/84:1040 av *Bertil Måbrink*

Överförande i samhällelig ägo av Edeforsens kraftverk

1983/84:1041 av *Lars Werner m. fl.*

Överförande i samhällelig ägo av de privata affärsbankerna m. m.

1983/84:1042 av *Rune Ångström*

Småskalig gruvbrytning

1983/84:1043 av *Lennart Bladh*

En jämställdhetsombudsman för handikappade på arbetsmarknaden

1983/84:1044 av *Claes Elmstedt*

Arbetsmarknaden i Blekinge län

1983/84:1045 av *Ing-Marie Hansson m. fl.*

Tilldelningen av medel för regionala utvecklingsinsatser

1983/84:1046 av *Inger Josefsson*

Statstjänstemans lön vid tjänstledighet för offentligt uppdrag

1983/84:1047 av *Karl-Gustaf Mathsson*

Sysselsättningen i Bergslagens bruksorter

1983/84:1048 av *Börje Nilsson m. fl.*

Långsiktiga åtgärder för sysselsättningen i Kristianstads län

1983/84:1049 av *Lars Werner m. fl.*

Kampen mot arbetslösheten

1983/84:1050 av *Lars Werner m. fl.*

Ökad vuxenutbildning inom det tekniska området

1983/84:1051 av *Margareta Winberg m. fl.*

Kvinnorna och arbetslivets datorisering

1983/84:1052 av *Lennart Bladh*

Föreskrifter om teleslingor

1983/84:1053 av *Sivert Carlsson och Agne Hansson*

Hemkonsulentorganisationen

1983/84:1054 av *Sivert Carlsson och Agne Hansson*

Den föreslagna reduceringen av antalet kronofogdedistrikt

1983/84:1055 av *Tore Claeson och Nils Berndtson*

Översyn av lagstiftningen om hyra av affärslokaler

1983/84:1056 av *Tore Claeson och Lars-Ove Hagberg*

Byggnadslovsplikt för skidliftar

1983/84:1057 av *Tore Claeson och Sven Henricsson*

Bevarande av Ammerån

1983/84:1058 av *Rolf Dahlberg m. fl.*

Bostadsbidraget

1983/84:1059 av *Hans Göran Franck m. fl.*

Lagstiftningen om hyra av affärslokaler

1983/84:1060 av *Sigvard Persson och Sven Munke*

Den föreslagna reduceringen av antalet kronofogdedistrikt

1983/84:1061 av *Sigvard Persson m. fl.*

Den föreslagna reduceringen av antalet kronofogdedistrikt

1983/84:1062 av *Rune Rydén m. fl.*

Fastighetsbeteckningsreformen

1983/84:1063 av *Lars Werner m. fl.*

Ändrade former för finansiering av bostadslån m. m. (prop. 1983/84:90)

1983/84:1064 av *Rosa Östh och Sture Korpås*

Hemkonsulentorganisationen

1983/84:1065 av förste vice talman *Ingegerd Troedsson m. fl.*

Beskattningen av aktiesparandet

1983/84:1066 av förste vice talman *Ingegerd Troedsson m. fl.*

Återinförande av aktiefondsparandet

1983/84:1067 av *Lars Werner m. fl.*

Översyn av den psykiatriska vården

1983/84:1068 av *Lars Werner m. fl.*

Förbättrad arbetsrehabilitering

1983/84:1069 av *Lars Werner m. fl.*

Bättre arbetsmiljö

1983/84:1070 av *Lars Werner m. fl.*

Handläggningen av arbetsskadeanmälningar

1983/84:1071 av *Lars Werner m. fl.*

Arbetsmedicinsk högskoleutbildning, m. m.

1983/84:1072 av *Lars Werner m. fl.*

Förhandsprövning av nya kemikalier

1983/84:1073 av *Lars Werner m. fl.*

Åtgärder mot hälsorisker i nybyggda hus

1983/84:1074 av *Eric Jönsson m. fl.*

Åtgärder för att stimulera näringslivet i Skåne

1983/84:1075 av *Eric Jönsson m. fl.*

Vissa forsknings- och utbildningsinsatser i Skåne

- 1983/84:1076 av *Eric Jönsson m. fl.*  
Arbetsmarknadspolitiska åtgärder i Skåne
- 1983/84:1077 av *Göthe Knutson m. fl.*  
Åtgärder för att minska sårbarheten vid elavbrott
- 1983/84:1078 av *Göthe Knutson m. fl.*  
Bestämmelser i byggnormerna om inkopplingsanordningar för elkrafts-  
aggregat
- 1983/84:1079 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Mindre och medelstora företag
- 1983/84:1080 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Villkoren för bankernas kreditgivning, m. m.
- 1983/84:1081 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Vissa lättnader i förmögenhetsbeskattningen
- 1983/84:1082 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
En särskild bolagsform för mindre företag
- 1983/84:1083 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Främjande av turistnäringen
- 1983/84:1084 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Utformningen av lärlingsutbildningen
- 1983/84:1085 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Lönebidraget för arbetshandikappad, m. m.
- 1983/84:1086 av *Björn Molin m. fl.*  
Fri konkurrens m. m.
- 1983/84:1087 av *Björn Molin m. fl.*  
ABAB:s monopolställning
- 1983/84:1088 av *Björn Molin m. fl.*  
Televerkets monopolställning
- 1983/84:1089 av *Margaretha af Ugglas och Per Westerberg*  
Översyn av reglerna om Stockholms fondbörs
- 1983/84:1090 av *Margaretha af Ugglas och Per Westerberg*  
Beskattningen av organisationsaktier
- 1983/84:1091 av *Margaretha af Ugglas och Per Westerberg*  
Förbud mot vissa riktade nyemissioner av aktier
- 1983/84:1092 av *Per Israelsson*  
Vissa regionalpolitiska stödåtgärder till delar av Örebro län
- 1983/84:1093 av *Per Israelsson*  
Transportstödet till Hällefors kommun

1983/84:1094 av *Karin Ahrland* och *Hans Petersson* i Röstånga  
Arbetsmarknaden i Malmöhus län

1983/84:1095 av *Karin Ahrland* och *Hans Petersson* i Röstånga  
Utbildning och forskning i Malmöhus län

1983/84:1096 av *Karin Ahrland* och *Hans Petersson* i Röstånga  
Kollektivtrafiken i Malmöhus län

1983/84:1097 av *Karin Ahrland* och *Hans Petersson* i Röstånga  
Natur- och miljövården i Malmöhus län

1983/84:1098 av *Karin Ahrland* och *Hans Petersson* i Röstånga  
Öststatshandeln

1983/84:1099 av *Lars-Ove Hagberg*  
Tillsättande av en Bergslagsdelegation

1983/84:1100 av *Lars-Ove Hagberg*  
Ett näringspolitiskt utvecklingsprogram för Kopparbergs län m. m.

1983/84:1101 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Jämställdhet mellan kvinnor och män

1983/84:1102 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Slopande av sambeskattningen av förmögenhet och B-inkomst

1983/84:1103 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Ändring av föräldraförsäkringen, m. m.

1983/84:1104 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*  
Jämställdhet i kursprogram inom områdena företags- och nationalekonomi,  
m. m.

1983/84:1105 av *Kjell Mattsson m. fl.*  
Åtgärder för att öka bostadsrättsboendet

1983/84:1106 av *Kjell Mattsson m. fl.*  
Nya skatteregler vid förvärv av bostadsrätt, m. m.

9 § Kammaren åtskildes kl. 15.05.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*