

1982/83:66

Måndagen den 24 januari

Kl. 13.00

1 § Kompletteringsval till utskott

Anf. 1 TALMANNEN:

Socialdemokratiska riksdagsgruppen har som suppleant i försvars- och jordbruksutskotten under Holger Bergmans ledighet anmält hans ersättare Marita Bengtsson.

Talmannen förklarade vald till

suppleant i försvarsutskottet

Marita Bengtsson (s)

suppleant i jordbruksutskottet

Marita Bengtsson (s)

2 § Justerades protokollet för den 14 innevarande månad.

3 § Svar på fråga 1982/83:218 om vagnslasttrafiken vid vissa järnvägsstationer i Östergötland

Anf. 2 Kommunikationsministern CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Anna Wohlin-Andersson har frågat mig om jag är beredd medverka till att vagnslasttrafiken vid järnvägsstationerna i Fågelsta, Lingham och Rimforsa, som SJ vill lägga ned den 29 maj 1983, bibehålls efter detta datum.

SJ har fattat preliminära beslut att lägga ned vagnslasttrafiken vid de nämnda stationerna och enligt gällande handläggningsordning, som fastställts av regeringen, erinrat berörda kommuner om att de kan begära regeringens prövning av SJ:s beslut. Kommunerna har begärt sådan prövning. Inom kommunikationsdepartementet bereder vi f. n. en rad dylika s. k. stationsärenden, däribland framställningarna rörande Fågelsta, Ling-

Måndagen den
24 januari 1983

*Om vagnslasttra-
fiken vid vissa
järnvägsstationer
i Östergötland*

hem och Rimforsa. Beträffande dessa stationer har kommunerna i dagarna fått ta del av inkomna remissyttranden för att lämna synpunkter på dessa.

Jag är i avvaktan på slutberedningen inte beredd att göra närmare uttalanden i ärendena.

Anf. 3 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

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

Förhistorien till min fråga är att SJ i slutet av år 1980 aktualiserade frågan om att lägga ner vagnslasttrafiken vid stationerna Lingham, Fågelsta och Rimforsa i Östergötland. Den 27 februari 1981 sade länsstyrelsen klart ifrån att man inte ville ha någon nedläggning av denna godstrafik. Den 18 juni 1981 beslöt regeringen att vagnslasttrafiken vid Fågelsta skulle bibehållas t. v., medan trafiken vid Rimforsa och Lingham skulle bibehållas i varje fall ytterligare ett år. Trots detta tar SJ hösten 1982 upp frågan igen och meddelar att man vill lägga ner godstrafiken vid alla tre berörda stationer den 29 maj 1983.

Detta måste vara helt fel. Trots sämre konjunkturer har trafiken utvecklats positivt vid både Fågelsta och Lingham. Vid Fågelsta har antalet lossade och lastade vagnar ökat från 30 stycken 1978/79 till 53 stycken 1981/82, och för Lingham är siffrorna 12 resp. 44. Som synes har antalet vagnar vid Lingham nästan fördubblats, och nya industriområden kommer till i denna del av Linköpings kommun. SJ får inte försvåra denna utveckling och tvinga ut bl. a. spannmålstransporterna på vägarna i stället.

Till de positiva siffrorna för Fågelsta kommer de regionalpolitiska aspekterna. Motala kommun har drabbats av svåra industrikriser. Länsmyndigheter, kommun och stat har tillsammans arbetat för att vända utvecklingen, bl. a. genom att satsa på flera småföretag. Ett positivt resultat av detta arbete kan nu skönjas, och det företag som är mest beroende av vagnslasttrafiken vid Fågelsta planerar f. n. en nyinvestering på 5 miljoner. En nerläggning av denna trafik är därför helt oacceptabel.

Rimforsa uppvisar visserligen inte några positiva siffror i dagens läge, men Kinda kommun är en av de två kommuner som i flera år prioriterats av länsmyndigheterna när det gäller regionalpolitiska insatser. Kommunen har nu byggt ett nytt industrihotell och planerar ett nytt industriområde. Regeringen bör avvakta resultatet av dessa satsningar innan man bestämmer sig för att avveckla vagnslasttrafiken vid Rimforsa station.

SJ:s förnyade hemställan om att få lägga ner vagnslasttrafiken vid här berörda stationer visar enligt min mening att SJ inte bryr sig om att godstrafiken ökat så markant vid två av stationerna, att SJ fortfarande inte förstår att det är med ökad service och förbättrad marknadsföring, inte genom indragningar, som man skall möta underskottet på godstransportsidan, att SJ inte inser att kunder som en gång tvingats lasta sitt gods på lastbil är förlorade kunder – de låter lastbilen ta godset hela vägen – och att SJ:s planering och länsstyrelsens planering som så ofta förr inte stämmer överens.

Det är min förhoppning att regeringen inser allt detta och avslår SJ:s ansökan.

Överläggningen var härmed avslutad.

Nr 66

Måndagen den
24 januari 1983

Om SJ:s ekonomiska målsättning

4 § Svar på interpellation 1982/83:53 om SJ:s ekonomiska målsättning

Anf. 4 Kommunikationsministern CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Per Stenmarck har frågat mig vilken SJ:s ekonomiska målsättning för framtiden bör vara, när jag anser att det är möjligt för SJ att förränta det statliga kapitalet och vilka åtgärder regeringen ämnar vidta för att tillsammans med SJ uppnå de mål som slogs fast i strukturplanen 1980.

Den här interpellationen ger mig tillfälle att här i kammaren redan nu kommentera regeringens förslag i årets nyligen avlämnade budgetproposition. Regeringens förslag syftar nämligen till att få en ökad kontroll över ekonomin inom järnvägsområdet och innehåller bl. a. en finansiell rekonstruktion av statens järnvägar.

Bakgrunden är precis den Per Stenmarck tar upp i sin interpellation, nämligen resultatutvecklingen vid SJ. Efter kraftiga försämringar de senaste åren pekar prognoserna mot en redovisad miljardförlust inom några få år om ingenting görs. Inte ens en utpräglat gynnsam konjunkturutveckling skulle kunna vända det hela till vinst på kortare sikt.

I de resultatprognoser som gjorts har man redan tagit hänsyn till att rationaliseringstakten ökas genom kostnadsjakt och bättre marknadsföring samt till successiva höjningar av SJ:s taxor i enlighet med strukturplanens intentioner. Jag utgår från att SJ nu vidtar de åtgärder som det ankommer på företaget att göra inom ramen för sitt ansvarsområde.

Efter att ha tagit del av SJ:s åtgärdsprogram är jag övertygad om att SJ har stora möjligheter att bli bättre och effektivare. Ambitionsnivån bland de SJ-anställda att leva upp till de mål statsmakterna har ställt upp för företaget är i dag mycket hög. SJ bearbetar nu aktivt verksamhetsgren efter verksamhetsgren, bl. a. genom en förbättrad och mera aktiv marknadsföring på både person- och godssidan. Låmprissystemet kommer att utvecklas och servicen till resenärerna att förbättras bl. a. genom bättre tågföring och en bättre anpassning av persontrafiken till resebehoven. Stora ansträngningar görs också för att öka marknadsandelarna i godstrafiken. Vidare delegeras beslutsfattandet i organisationen så långt som möjligt. Ökad uppmärksamhet skall också ägnas åt lönsamhetsbedömningar av investeringarna.

Med en miljardförlust i sikte trots SJ:s ansträngningar har det varit naturligt för mig att se över de regler och målsättningar som statsmakterna ställt upp för SJ. Det gäller inte minst att klara ut vilka kostnader som beror dels på politiskt beslutade åtgärder, dels på affärsförvaltningens egna åtgärder.

*Om SJ:s ekono-
miska målsättning*

Det är inget tvivel om att statsmakterna ställer mycket höga krav på SJ. Det gäller trafikens omfattning, standarden på bannätet, servicenivån m. m. Målsättningen i det trafikpolitiska beslutet 1979 om en landsomfattande järnvägstrafik av god kvalitet lades emellertid fast utan någon närmare analys av trafikunderlag och marknad inom nätets olika delar.

Målen för SJ:s verksamhet ställer bl. a. krav på stora investeringar, både i fasta anläggningar och i rullande materiel. Med undantag för det ersättningsberättigade nätet gäller fullt förräntningskrav på i princip alla sådana investeringar. Detta innebär att SJ till statsbudgeten måste betala in förutom räntor också avskrivningsmedel på investeringarnas återanskaffningsvärde. Med hänsyn till det ofta otillräckliga trafikunderlaget i vårt land har detta – med undantag för något enstaka år – visat sig vara omöjligt att klara av, åtminstone vad gäller investeringar i fasta anläggningar. Följden har blivit den situation vi nu har hamnat i, där SJ redovisar stora årliga underskott, som statsmakterna tvingas täcka i efterhand.

En del av de investeringar som genomförts borde alltså vid investerings-tillfällena aldrig ha omfattats av ett fullt företagsekonomiskt ansvar. Investeringarna har emellertid varit nödvändiga som ett led i den successiva, trafikpolitiskt bestämda, uppbyggnaden av ett omfattande och modernt järnvägsnät som skall utgöra stommen i transportsystemet på både person- och godstrafiksidan.

SJ tappar alltjämt marknadsandelar. Risken finns att, om inget görs, situationen ytterligare försämrats som en följd av kravet att SJ:s intäkter skall täcka även sådana kostnader som inte är företagsekonomiskt motiverade. Detta skulle enligt min mening strida mot de järnvägspolitiska besluten. Slutsatsen av det här blir att vi i fortsättningen bättre måste skilja på vad som är SJ:s ansvar som affärsföretag och vilka åtgärder som vidtas av trafikpolitiska och samhällsekonomiska skäl.

Det är således inte alls fråga om att, som framskytmat i massmedia, dela upp SJ i ett lönsamt och ett olönsamt företag. Det vore högst olyckligt. I stället skall hela företaget hållas ihop med ett gemensamt effektivitetsansvar, som inte minst gäller de samhällsköpta tjänsterna. En rad åtgärder föreslås för att öka denna effektivitet. Vad det gäller är att klara ut och noggrant precisera de uppgifter för vilka SJ skall ha fullt företagsekonomiskt ansvar. Kostnaderna för den resterande delen av verksamheten, som är nödvändig för att SJ skall kunna leva upp till de allmänna trafikpolitiska målen om en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar, måste helt eller delvis betalas direkt över statsbudgeten.

Det är alltså nödvändigt att SJ får delvis nya förutsättningar att arbeta efter. Förslagen i budgetpropositionen innebär i korthet att

- en hög investeringsnivå upprätthålls för järnvägen (SJ:s investeringar ökar i reala termer med 5 %),
- SJ:s förräntningspliktiga statskapital skärs ned med 1 miljard kronor,
- samhällsekonomiska bedömningar görs av sådana nya stora investeringar i infrastrukturen som SJ inte kan ta det företagsekonomiska ansvaret för

men som kan vara nödvändiga för att allmänna trafikpolitiska mål skall uppnås.

– ett tiotal bandelar förs över från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet och att trafiken på dessa banor tryggas.

– alla tjänster som statsmakterna köper av SJ redovisas öppet under ett särskilt anslag,

– de regionala länstrafikbolagen skall dela betalningsansvaret för sådan lokal och regional olönsam järnvägstrafik utanför riksnätet som de vill behålla.

Genom den här rekonstruktionen uppnås en ökad samstämmighet mellan de allmänna mål som lagts fast av statsmakterna beträffande SJ-verksamhetens omfattning och standard och målen beträffande SJ:s ekonomi. Det är alltså inte de ekonomiska målen i sig som ändras. Per Stenmarck, bara ett klarläggande av för vilken verksamhetsvolym dessa mål skall gälla.

Jag vill understryka att det inte är fråga om någon subventionering av SJ:s affärsverksamhet. Vad det gäller är att samhället nu tar sitt rättmätiga ansvar för sådana åtgärder som är fastlagda i trafikpolitiska beslut men som inte ger företagsekonomisk lönsamhet för SJ och därför inte skall belasta SJ:s resultaträkning. Någon merbelastning av budgeten jämfört med i dag är inte aktuell.

Det är regeringens målsättning att så långt möjligt komma bort från alla sådana subventioner som direkt inverkar på konkurrensen mellan olika transportmedel. Ett ytterligare förslag i budgetpropositionen är därför en successiv avveckling av ersättningen till SJ för den särskilda lågprissatsningen i persontrafiken – en ersättning som direkt påverkar konkurrensen gentemot flyget. Jag tror nämligen att SJ genom att utveckla lågprissystemet och sin service mycket väl kan konkurrera med både flyget och personbilarna utan att behöva särskilt stöd för detta.

Huvudsyftet med den finansiella rekonstruktionen av SJ är att ge företaget en reell chans att klara de ekonomiska mål som statsmakterna ställer upp. Vi måste komma bort från dagens system, där statsmakterna i efterhand beviljar medel för underskottstäckning – f. n. handlar det om belopp i storleksordningen en halv miljard kronor.

När SJ med de nya reglerna kommer att ha möjlighet att uppnå de ekonomiska målen blir i hög grad beroende på konjunkturutvecklingen och på hur SJ lyckas med rationaliseringar, marknadsföring och andra offensiva satsningar. SJ kan sannolikt även med den nya ordningen komma att uppvisa förlust under de närmaste åren. Men de mål som statsmakterna nu ställer upp utgår från en normalsituation och är enligt min mening realistiska. Jag är övertygad om att detta kommer att upplevas som en god grund för de SJ-anställda i deras arbete med att utveckla SJ till ett modernt och effektivt affärsföretag.

Det behövs utan tvivel en stor portion nytänkande inom SJ på alla nivåer. SJ har – och där har Per Stenmarck helt rätt – mycket att lära av företag som SAS när det gäller marknadsföring och satsning på produkter som passar olika människors resebehov. Jag tror att man kan vänta goda resultat av den

satsning på att göra SJ till ett modernare trafikföretag som nu har inletts. Det gäller inte bara persontrafiken utan i lika hög grad godstrafiken.

Genom den föreslagna finansiella rekonstruktionen av statens järnvägar anser jag att ägaren-staten ger SJ förutsättningar att svara upp mot statsmakternas målsättningar och att utvecklas till ett konkurrenskraftigt affärsföretag. Bollen ligger nu hos SJ.

Anf. 5 PER STENMARCK (m):

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

Det är en skrämmande ekonomisk utveckling som statens järnvägar har genomgått under ett drygt decennium. Det ena årets förlust har avlöst det andras, och den enda skillnaden är att förlusterna, med något enstaka undantag, hela tiden blivit allt större. Endast en enda gång sedan 1970-talets början har SJ lyckats uppnå förräntningskravet.

SJ:s verksamhet kan sägas baseras på två beslut fattade av riksdagen: det trafikpolitiska beslutet från 1979 och strukturplanen från 1980. Genom den senare garanterades SJ en investeringsökning på 5 % per år under vart och ett av de därpå följande fem åren. SJ har därmed ansetts kunna möta de krav som 1980- och 1990-talen för med sig. Det beslut som riksdagen tog 1980 innebar också ett krav på att SJ skulle uppnå lönsamhet senast budgetåret 1983/84. Detta ansågs kunna ske därför att strukturplanen ställde krav på SJ att rationalisera sin verksamhet och att därmed också kunna öka sina marknadsandelar.

Tidigare resultatprognoser pekade på att SJ skulle lyckas uppfylla den ekonomiska målsättningen. Hela tiden har man emellertid talat om nödvändigheten av en låg löne- och prisutveckling samt att konjunkturen påtagligt skulle förbättras. Så har dess värre inte skett.

Under samma tidsperiod som SJ:s förluster kontinuerligt ökat har man också uppburit allt större stöd till det s. k. ersättningsberättigade bannätet. Detta gör att samhällets egentliga kostnader för järnvägsverksamhet är betydligt större.

Tvärt emot strukturplanen tyder nu allt på att SJ:s förluster kommer att fortsätta att växa, om inget radikalt görs med det snaraste. SJ:s egen prognos för det innevarande budgetåret tyder på en förlust på mellan 541 och 721 milj. kr. För nästkommande budgetår beräknar man förlusten till mellan 384 och 714 miljoner. Konsultföretaget McKinsey, som för SJ:s räkning undersökt möjligheterna att förbättra lönsamheten, tror att underskottet blir ännu större. Det totala resultatet kan för nästkommande budgetår komma att uppvisa ett minus på över 1 miljard kronor. McKinseys beräkningsgrunder är emellertid annorlunda än SJ:s.

Budgetpropositionen och kommunikationsministerns svar innehåller en rad förslag beträffande SJ. Detta är i och för sig bra. Regeringen har så att säga "tänkt till". Många av åtgärderna kan säkert komma att verka i rätt riktning. Men samtidigt kan man ändå inte komma ifrån att en närmare granskning av förslaget visar att det främst består av skilda bokföringsmäs-

siga överföringar från ett konto till ett annat.

Vad jag tycker främst saknas är vilka förändringar i 1979 års beslut som regeringen anser vara nödvändiga beträffande nätet, turtätheten, kravet att upprätthålla skilda tjänster på olika delar av nätet, osv. Därför skulle jag gärna vilja ha en närmare redogörelse för vilka åtgärder som regeringen här anser kommer att bli oundgängligen nödvändiga någon gång i framtiden.

Dessutom saknas uppgifter om vilka möjligheter till nya offensiva satsningar som skall kunna göras för att erbjuda allmänheten och näringslivet nya tjänster till priser som täcker kostnader och förräntningskrav. Inte heller här tycker jag mig finna några direkta nyheter, vare sig i budgetpropositionen eller i interpellationssvaret. Även här vore det därför intressant att få höra statsrådets synpunkter.

Det är, som jag ser det, nödvändigt att det samtidigt med nedskärningar i statskapitalet också sker en genomgripande rekonstruktion av hela SJ. Förlusterna måste bort – förr eller senare måste det ske. Vårt land har inte råd att årligen satsa kanske bortemot 2 miljarder kronor eller mer på SJ när statens budgetunderskott och utlandsupplåningen har fått den omfattning som de har i dag.

Omstruktureringen bör ske parallellt med en nedskärning av statskapitalet. Det naturliga är att SJ, dess ägare och berörda trafikhuvudmän beslutar om vilken trafik SJ skall upprätthålla och om vem som skall bära eventuella förluster. Det är positivt att regeringen redovisar hur man avser att handlägga frågan om det ersättningsberättigade bannätet.

Förslaget att skriva ned statskapitalet med 1 miljard kronor minskar SJ:s förräntningskrav med 120 milj. kr. Nedskrivningen av den s. k. uppskrivningsfonden förbättrar också SJ:s bokföringsmässiga resultat. Allt detta är naturligtvis väldigt bra, i varje fall för SJ. Men statsfinansiellt innebär förslaget att kostnaderna under det konto som bokföringsmässigt kallas konto D 2 kraftigt ökar med ca 600 milj. kr. Detta sker samtidigt som SJ:s strukturering enbart inleds på några få delområden. De föreslagna bokföringstransaktionerna bör vidtas först när omfattningen av omstruktureringen kan överblickas. Först då kan ägaren – dvs. staten – överblicka konsekvenserna t. ex. när det gäller ägarkapitalet.

Därför bör inte någon nedskrivning ske förrän SJ har redovisat dels utfallet av förhandlingarna med länshuvudmännen beträffande det ersättningsberättigade nätet, dels vilka åtgärder man ämnar vidta för att anpassa SJ:s övriga struktur till målet att uppnå kostnadstäckning och räntabilitet på statskapitalet.

Därför vill jag fråga: Är kommunikationsministern beredd att åtminstone överväga en lösning som innebär att man uppskjuter delar av nedskrivningen tills dessa båda villkor har uppfyllts?

Det som förmodligen alla konstaterar i dag är att SJ har en aldeles för stor kostym. Regeringen drar en slutsats av detta. Sy in kostymen, säger man – dvs. det gamla vanliga receptet. Frågan är om det i dag inte är dags att dra en annan slutsats. Låt oss medverka till att SJ får en ny kostym. Den gamla kommer ändå aldrig att passa.

Låt mig allra sist bara få ställa ytterligare en fråga till kommunikationsministern: SJ:s förlust minskar med regeringens förslag – det är uppenbart –, men hur blir det med utvecklingen när det gäller de totala kostnaderna för järnvägstrafik i Sverige? Detta är egentligen det mest intressanta.

Anf. 6 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Per Stenmarck tar här upp frågan om SJ:s ekonomi. Inte minst därför att jag har varit verksam vid SJ i 40 år passar jag gärna på att anlägga några synpunkter på interpellantens resonemang.

Under decennier har SJ försumrats vad gäller investeringar. Alla som sysslar något med ekonomi vet att investeringar intimt hör samman med driftsekonomi.

En undersökning visar att investeringarna i reella termer sjönk till hälften mellan 1968 och 1978. Ända sedan andra världskrigets slut har det satsats på bilismens expansion. Jag kan tillägga att den som under andra världskriget sysslade med transporter fick bekräftat att just SJ:s aktiviteter när det gällde transporter av virke var avgörande för att landets energipotential skulle klaras. Vi var ju avstängda från utlandet. Under den tiden slets SJ:s materiel verkligen ned. Det dröjde väldigt många år innan SJ började få möjligheter att kompensera nedslitningen av sitt kapital. En viss mindre förbättring har dock skett under ett par år. Men verkligheten är den att SJ i dag kör med 40 år gamla D-lok och att expresstågen har 45 år gamla personvagnar. Utvecklingen vid många viktiga bangårdar, inte minst här i centralregionen, släpar dessutom efter i fråga om teknisk utrustning.

Jag tyckte jag hörde att Per Stenmarck bedömde utgångsläget för järnvägen som relativt bra, men jag bedömer det som dåligt inför 1980-talet då det gäller lok, fordon i övrigt och annan kapacitet. Men det gäller också personalsidan, där SJ nästan halverat personalstyrkan på trettioåtalet sedan 1951. Rekryteringen har stått stilla till 1979.

Per Stenmarck talar om SAS lyckade affärer. Om detta finns säkert mycket att tillägga, men en sak är klar: SAS skulle säkert inte – och inte heller resenärerna – godta 40 år gamla DC 3-or i stället för dagens Jumbojet.

Jag påstår inte att SJ:s brister helt beror på dålig utrustning, men alla som upplevt vinterproblemen har inte kunnat undgå att se ett klart samband mellan dålig materiel och driftstörningar. Det finns säkert brister och byråkrati, en tungrodd administration och toppstyrning som bidrar till dålig ekonomi, men jag har här velat betona den mångåriga politiska försummelse som utgörs av en dålig investeringspolitik.

Låt mig också söka kommentera SJ:s försämrade resultat på ett mer rättvist sätt. När det går dåligt för Sverige, då går det dåligt också för SJ. När den svenska basindustrin – jag menar skogen, malmen och stålet, där frakterna traditionellt går på järnväg – har dåliga tider, då drabbas också SJ. Tag t. ex. malmtransporterna, som nästan har halverats sedan toppåret 1964. Enbart från 1981 till 1982 minskade malmtransporterna med 4 miljoner ton. Det var 90 % av SJ:s totala minskning i godstransportvolym, som var 9 %, om jag inte minns fel.

När det gäller persontrafiken har vinterproblemen, med störningar i tågens rättidighet osv., minskat SJ:s goodwill, men även de av riksdagen beslutade försämringarna av pensionärs- och studerandrabatterna har medfört en nedgång i trafiken. Här kan man t. o. m. skylla på den borgerliga sparivern, Per Stenmarck.

Vad jag nu sagt innebär inte att jag är nöjd med SJ:s aktivitet för att öka försäljningen. Här finns mycket att göra då det gäller att förbättra anslutningar och samarbetet beträffande lokal och regional trafik. Det gäller inte minst bättre tågföring, fler och modernare vagnar, serveringsservice samt personal som kan lämna mer och personlig service, inte minst då det gäller barnen och de äldre liksom de handikappade. Däremot tror jag inte på idén om lyxbetonade tåg för affärsmän och "fattigmanståg" för dem som betalar sin resa själv.

I huvudsak samtycker jag till de åtgärder som föreslås i budgetpropositionen, som departementschefen här har relaterat och som innebär att man i viss mån attackerar de orimliga kraven på nuvärdesavskrivning och de orimliga förräntningskraven på SJ. Jag hoppas få återkomma till detta i en replikomgång.

Huvudbekymret för Per Stenmarck tycks vara SJ:s underskott. Frågan är om det är möjligt att driva en samhällsfunktion som trafik enbart företagsekonomiskt. Vad kostar t. ex. lokal- och regionaltrafiken samhället? Enbart i de tre storstäderna här i landet satsas det 2,5 miljarder per år på lokaltrafik. Jag har de exakta siffrorna här för den som vill höra dem. I Stockholm satsas det 1 861 219 000 kr., i Göteborg 382 960 000 och i Malmö 209 000 000 kr. Detta är tre av de stora kommunala enheterna, men alla tillsammans skulle säkert representera ytterligare någon miljard.

Anf. 7 Kommunikationsministern CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Per Stenmarck har i sin interpellation och också i sitt inlägg redogjort för den prekära situation som SJ befinner sig i liksom också för den bedömning vi alla har gjort, nämligen att om ingenting görs, är det alldeles uppenbart att de förluster hos SJ som skall täckas av samhället kommer att bli betydligt större än dem vi kan redovisa i dag. Detta är, Per Stenmarck, också skälet till att vi från regeringens sida har velat vidta vissa åtgärder för att förbättra SJ:s förutsättningar att bli ett lönsamt affärsföretag.

Dessa förbättringar innebär först och främst att regeringen vill skära ner det statskapital på vilket det finns förräntningskrav. Jag menar att detta är en åtgärd som man sannerligen inte kan skjuta på. Man kan inte i det här läget bara säga att vi skall avvakta och se vilka effekterna kan bli av de övriga åtgärder som föreslagits i budgetpropositionen, utan om vi skall skapa grundläggande förutsättningar för SJ att klara situationen, då måste vi som jag ser det redan i det här skedet ta bort sådant förräntningspliktigt statskapital som man inte rimligen kan ställa förräntningskrav på gentemot SJ. Som Per Stenmarck med stor sannolikhet har lagt märke till har vi på den här punkten sagt i budgetpropositionen att nedskärningarna inte skall gälla hela objekt, utan vi har gått in på sådana delar där man redan i dagens läge

kan konstatera att förräntningskraven är orimliga. Detta ligger till grund för den bedömning vi har gjort av storleken på den nedskärning vi föreslår.

När det sedan gäller redovisningsmetoderna uppfattade jag Per Stenmarck så, att han menade att det enbart handlade om bokföringstekniska åtgärder. Vi har fört samman de kostnader som samhället ansvarar för utifrån de trafikpolitiska beslut som har fattats – på grundval av dessa beslut har vi ju från samhällets sida ställt anspråk på och gjort beställningar hos SJ. Vi har gjort det därför att vi menar att man på det sättet får bättre möjligheter att följa utvecklingen liksom också får en bättre redovisning av de kostnader som man från samhällets sida satsar över budgeten.

Man kan naturligtvis tycka att vi borde ha kunnat göra mer, att ytterligare förändringar borde ha gjorts, men som Per Stenmarck själv säger medger inte det statsfinansiella läget att vi gör hur stora penninginsatser som helst. Förutom de penninginsatser vi har gjort har vi också försökt ta ställning till hur – som Per Stenmarck uttryckte det – SJ:s kostym bör se ut. Som man kan konstatera har vi gjort vissa överföringar. Vi har minskat antalet banor på affärsbanenätet och överfört dem till det ersättningsberättigade nätet.

Jag vill i det sammanhanget säga att jag tror att det är utomordentligt viktigt att vi skapar sådana förutsättningar för SJ att vi därmed ger dem som arbetar där möjlighet att känna att de har statsmakterna med sig i sin strävan att utveckla SJ till ett rationellt och fungerande företag. Som Sven Henricsson var inne på i sitt inlägg måste vi då också beakta nödvändigheten av att nu och i framtiden göra betydande investeringar för att förbättra vagnpark, lok osv. och för att skapa en bättre banstandard på sina håll. Jag är övertygad om att allt detta, tillsammans med den organisatoriska förändring som man successivt genomför inom SJ, innebär att vi nu har stora förutsättningar att medverka till att göra SJ till folkets järnväg.

Anf. 8 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Jag förstår mycket väl att de åtgärder som regeringen föreslår verkligen är avsedda att förbättra för SJ. Jag förstår också att det känsliga budgetläge som vi har gör att det inte går att sätta in en väldig massa pengar för att komma till rätta med de här problemen. Men det finns trots allt ett tidigare beslut i strukturplanen om en 5-procentig årlig investeringsökning.

Att skriva ned statskapitalet och att på olika sätt stötta SJ kan naturligtvis i och för sig vara bra, men samtidigt med detta krävs det också, menar jag, att man ställer hårda krav på statens järnvägar. Det måste, som jag ser det, ske parallellt med att man genomför den första åtgärden. Kommunikationsministern talar i budgetpropositionen och i interpellationssvaret i ganska allmänna ordalag om att man skall öka rationaliseringsgraden och att man skall effektivisera. Men vad detta skall leda fram till säger han dess värre inte speciellt mycket om.

Om inte regeringen vill medverka till den åtgärd som jag föreslog här, ställer jag frågan: Hur tänker regeringen följa upp att de åtgärder som nu vidtas verkligen får avsedd effekt i form av just rationalisering och

nödvändig effektivisering? Här menar jag att regeringen verkligen har ett ansvar att fylla.

Beträffande de totala kostnaderna för järnvägstrafik i Sverige, som jag också tog upp, tycker jag att statsrådet svävar en del på målet. Är det inte på det sättet att samhällets totala kostnader för järnvägsverksamhet efter det att de här förslagen har genomförts är åtminstone lika stora som de var tidigare? Jag utläser av en tabell att kontona D 2 och D 3 sammantaget med förändringarna när det gäller avskrivningen ökar med 753 milj. kr. Detta sker samtidigt som summan av förändringar av inleveranser och underskottstäckning minskar med just 753 milj. kr. – dvs. samhällets totala kostnader för järnvägsverksamhet blir precis lika stora som de var tidigare. Det är bara en omfördelning eller ett nollsummespel. Detta gäller enbart under förutsättning att budgeten verkligen håller; annars kommer kostnaderna att bli ännu högre än de har varit tidigare.

Jag menar återigen att det faktiskt är huruvida den totala kostnaden för järnvägsverksamheten ökar eller inte som är det mest intressanta, inte om SJ går med en viss vinst eller en viss förlust. Jag vill påstå att det knappast kan vara avsikten att kostnaderna skall öka eller att SJ:s situation på något sätt skall försämrats. Målsättningen måste trots allt vara att vi skall förbättra SJ:s lönsamhet. Jag tror inte, med all respekt för den goda vilja som både kommunikationsministern och säkert hela regeringen har, att det är den målsättningen man kommer att uppnå om man enbart följer det förslag som regeringen har lagt fram.

Anf. 9 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Per Stenmarck vill ha hårda krav på SJ. Jag undrar om inte SJ sedan länge har haft hårda krav på sig. Man skulle göra dels avskrivningar enligt plan, dels s. k. ackumulerade avskrivningar, som har att ta hänsyn till inflationen. Det gäller att basera de ackumulerade avskrivningarna på skillnaden mellan nuvärde och anskaffningsvärde, dvs. vad det på sin tid kostade att anskaffa de olika kapitalsakerna. Den här ordningen då det gäller kostnadsansvaret har tvingat SJ till mångmiljonavskrivningar för sådan utrustning som SJ måste ha för att samhällets krav på transportkvalitet och säkerhet skall uppfyllas, för att man helt enkelt skall följa med tiden, som det heter. Sådana avskrivningar måste betecknas som inte riktiga ens när det gäller att ha ett företagsekonomiskt betraktelsesätt på företaget.

Jag tycker att det är bra att departementschefen har uppmärksammat detta och föreslår att SJ:s del av statskapitalet skall skrivas ned med 1 miljard. Nu är inte detta i och för sig något nytt, genialiskt drag. Den här åtgärden vidtogs på sitt sätt redan 1971, då regeringen också förde bort 1 miljard från SJ:s fond. Man insåg redan då det orimliga i att SJ skulle få räkna med värde på gamla ångloksstallar, gamla krokiga järnvägssträckningar som behöver rätas ut, upplag av gamla sliprar osv. Avkastningen på sådant gammalt kapital har ingenting att göra med SJ:s nuvarande drift. Enligt min mening bör man bara ställa krav på SJ vad gäller förräntning av vad jag skulle vilja kalla det levande kapitalet. Hela den här frågan, herr talman, borde bli föremål för en total

granskning och översyn. Jag tycker att det som föreslås i budgetpropositionen visserligen är ett steg på vägen men har karaktären av halvmesy och improvisation. Vi måste få en totalanalys av situationen på just den här sidan.

På grund av de orimliga krav på statens järnvägar som jag refererat har SJ fått framstå som ett dåligt statligt förlustbolag. Och naturligtvis, inte minst av ideologiska skäl, har de borgerliga attackerat SJ – ett företag som ju skall representera någon form av allmänägande. Därför ifrågasätts företaget av en ideologi som hela tiden höjer det privata ägandet till skyarna. Det här företaget har en ambitiös personal och en ambitiös målsättning. Jag tror att vi skall lära oss att värdera det på ett riktigt sätt.

Jag skall inte orda mer om detta, för det blir säkert flera tillfällen till det när vi får upp de olika betänkandena till behandling. Jag skulle ändå vilja göra ett tillägg. Biltrafiken, som ju närmast är en konkurrent till SJ på landsidan, behöver inte betala några nyvärdesavskrivningar eller förräntningar på nedlagt kapital i den infrastruktur som vägarna representerar. Här är det faktiskt en ojämlig behandling – det är det minsta man kan säga. Nog finns det skäl att överväga huruvida inte infrastrukturen borde vara ett totalt samhälleligt åtagande.

Anf. 10 CLAES ELMSTEDT (c):

Herr talman! En diskussion som omspannar ett så här vitt fält skulle man naturligtvis kunna föra ganska länge, men jag skall inskränka mig till några randanmärkningar i sammanhanget. Det är viktigt att man, när man diskuterar företagsekonomi över huvud taget, inte glömmer bort att det för ett företag som under ganska många år – jag skulle vilja säga mer än 10, kanske 15 år – mer eller mindre varit svältfött när det gäller investeringar i olika sammanhang och sedan plötsligt befinner sig i ett läge då man måste göra stora investeringar dels för att reparera gamla synder, dels för att försöka komma i takt med utvecklingen är oerhört svårt att få det hela att ekonomiskt gå ihop. Det finns inget företag som kan driva en sådan politik utan att det medför stora ekonomiska störningar och problem som är svåra att övervinna. Det är detta som har skett med SJ.

Kan man med bokföringstransaktioner förändra någonting till det bättre? Naturligtvis inte. Vad det handlar om är att få fart på marknadsföringen, som det har talats om så mycket, på SJ.

Kommunikationsministern framhåller vidare i sitt interpellationssvar att ansträngningar görs för att SJ skall få ökad marknadsandel beträffande godstrafiken. Naturligtvis skulle man vilja få några exempel på hur det ter sig och vilka reella antaganden man kan göra i det sammanhanget. Det är detta det handlar om – sedan må man ha vilken uppfattning man vill om kollektivtrafik och om SJ:s verksamhet kontra annan trafikverksamhet. Det måste till en modern effektiv marknadsföring för att ta upp den konkurrens som man måste ta upp för att öka effektiviteten.

I budgetpropositionen, som kommunikationsministern i sitt svar hänvisar till, anser man sig lösa en del av de här problemen genom att dels plocka bort

1 miljard som SJ inte skall behöva förränta när det gäller statskapitalet, dels överföra ett antal banor till E-nätet. På det sättet har man i en handvändning ansett sig förbättra SJ:s ekonomiska situation med flera hundra miljoner kronor per år. Tänk om det vore så enkelt.

Jag kan för min del ställa upp på förslaget att ta bort 1 miljard från SJ:s förräntningspliktiga statskapital – det ligger en del i att en del av de politiska beslut som varit vägledande inte kan sägas höra hemma under det som SJ skall svara för rent företagsekonomiskt.

Att bara helt enkelt flytta över ett antal banor från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet är däremot ett steg som man verkligen kan diskutera. Man kapar helt enkelt bara bort en del av förlusten och konstaterar att SJ har ett bra ekonomiskt läge. Det är att göra det enkelt. Nästa steg blir nämligen en diskussion om E-nätets storlek. Den förs av och till, och här i riksdagen bestämmer man för varje år hur stort E-nätet skall vara genom att man betalar den nota som SJ presenterar för utförda tjänster.

Jag vet lika bra som de flesta att det blir diskussion varje gång nedläggningen av en bana är föremål för prövning. Och det är begripligt – den fyller en samhällsfunktion just i den bygd där den drar fram. När förhandlingar skall tas upp med länstrafikhuvudmännen om persontrafiken i dessa områden, så se till – det lilla rådet skulle jag vilja ge kommunikationsministern, om det är på sin plats att göra det – att förhandlingarna får ske direkt mellan SJ och länstrafikhuvudmännen och blanda så litet som möjligt in transportrådet! Då är förutsättningarna att nå ett rimligt resultat såvitt jag kan begripa de största möjliga.

Det här är oerhört känsligt, och jag begriper lika väl som många andra att någonting i vissa fall måste göras, men det finns anledning att gå försiktigt fram när det gäller nedläggningsprövningen. Det gäller ett betalningsansvar som skall fördelas på ett rimligt sätt, men det handlar också om en förhandlingsgång som inte får äventyras genom att man ser alltför statistiskt-centralistiskt på det här.

Anf. 11 Kommunikationsministern CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Det är klart att också jag är på det klara med att man inte löser SJ:s problem med redovisnings- eller bokföringstekniska åtgärder. Vad vi har syftat till är att skapa en reell möjlighet för SJ att ta sig an den uppgift man har. Den situation man nu befinner sig i – och som man kan fortsätta att befinna sig i om ingenting görs på den ekonomiska sidan – ger sannerligen inte SJ:s anställda råg i ryggen, om jag så får uttrycka det. Den visar inte att man tror på deras möjligheter och förutsättningar att klara SJ.

Det är självklart att en förutsättning är att SJ lyckas i sina rationaliseringssträvanden. Regeringen följer successivt och kontinuerligt vad SJ gör för att klara den uppgift som företaget har förelagts.

Organisationen för marknadsföring har helt nyligen trätt i funktion. Eftersom SJ har lagt ned stort arbete på att bygga upp en marknadsföringsorganisation tycker jag nog att det är rimligt att SJ får tid på sig att få den att fungera.

Om man skall lyckas när det gäller kostnadsutveckling beror naturligtvis på – detta var Claes Elmstedt inne på – i vilken utsträckning de regionala huvudmännen väljer att behålla trafiken på de mest trafiksvaga banorna. I propositionen föreslås en handläggningsordning, och vi skall väl i och för sig inte föregripa den utskotts- och riksdagsbehandling som propositionen kommer att bli föremål för. Det förslag till handläggningsordning som här finns tror jag ger huvudmännen möjlighet att på ett realistiskt sätt ta upp diskussioner för den händelse man vill ha kvar järnvägen för sin lokala eller regionala trafik.

På ett område har vi anledning att vara uppmärksamma. Det gäller de av samhället subventionerade lågprissatsningarna. I propositionen har vi sagt att dessa subventioner successivt bör trappas ned för att så småningom helt försvinna. Det är rimligt att vi inom ett kortare tidsperspektiv kan ställa det kravet på SJ att företaget efter ett visst antal år inte längre behöver subventioner från samhället för att klara en lågprissatsning. Denna måste själv skapa förutsättningar för och ge möjligheter till ökad trafikintensitet, även när det gäller persontrafiken.

Lågkonjunkturen har inneburit en nedgång i godstrafiken hos SJ. Men det satsas åtskilligt på att ta tillbaka godstrafiken. Jag tror också att det på sina håll kommer att bli möjligt att öka godstransporterna. Om jag inte minns fel var det Sven Henricsson som nämnde rundvirkestransporterna. På grund av nedläggning av flottlederna, både Ångermanälven och Pite älv, är det definitivt klart att SJ:s transportvolym när det gäller just rundvirke kommer att öka.

Jag är övertygad om att man från SJ:s sida nu känner att man har ägaren staten bakom sig och att man kommer att göra allt för att klara SJ:s framtid. Personligen är jag övertygad om att SJ kommer att lyckas.

Anf. 12 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Beträffande det senaste som kommunikationsministern sade, hoppas jag att han har rätt. SJ skall naturligtvis, oavsett vilket beslut som så småningom kommer att fattas i denna fråga, få sin chans att visa att man klarar av problemen.

Jag har nu i två omgångar efterlyst även positiva åtgärder för att förbättra SJ, inte bara nedskrivningar av kapitalet, som väl i och för sig kan vara till hjälp. Jag jämförde i min interpellation SJ kontra SAS. Jag tycker inte det är helt orimligt att göra det, även om jag förstår att det också finns skillnader mellan dem, precis som Sven Henricsson sade. Båda har problem; kanske har SAS haft ännu större problem, eftersom man arbetar på en internationell marknad, där i stort sett vartenda reguljärbolag har gått med stora förluster. Trots detta har SAS med nytänkande förhoppningsvis lyckats vända denna utveckling. När SAS har stått inför problem har man bestämt sig för att bli bättre och därigenom kunna få över fler kunder. Det är ju precis detta saken egentligen gäller.

Jag har framför mig en lång lista på åtgärder som SAS har vidtagit under de senaste åren för att verkligen bli bättre och för att kunna anpassa sig till de

krav som kunderna har rätt att ställa. På det viset har man också lyckats få fler kunder. Det är litet av detta tänkande som jag efterlyser också inom SJ.

Därför är jag inte negativ till den nya form av kupéindelning som Sven Henricsson talade om. Den tycker jag tvärtom skulle kunna vara utomordentligt bra. Jag tycker det är en av de få verkligt positiva åtgärder som SJ självt har föreslagit. Men då säger kommunikationsministern plötsligt nej till detta.

SJ:s problem är, som jag ser det, inte primärt av organisatorisk art utan helt enkelt en följd av att företaget inte anses vara tillräckligt attraktivt av flertalet resenärer. Och då är det detta som man måste angripa.

Låt mig avslutningsvis bara ställa ytterligare en fråga till kommunikationsministern: Vilka förändringar i positiv riktning kommer SJ att genomgå de närmaste åren? Nu vet jag att detta egentligen är en fråga som man inte skall ställa till kommunikationsministern utan till SJ-ledningen, men detta måste ju ändå vara den typ av resonemang som statsrådet har haft med SJ innan man föreslagit att göra denna nedskrivning.

Anf. 13 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! När vi talar om lågprissatsningen, är det inte utan att man kommer att tänka på att det går troll i ord. Om man diskuterar detta med tågpersonal och andra som har upplevt den våg som kom för några år sedan, då SJ fick litet mer resenärer, säger de att det inte är någon satsning som har lett till detta resultat. Här finns så många brister. Jag skall citera vad en tågmästare säger i personaltidningen SJ-nytt nr 23-24 1979. Det var ju då lågprissatsningen hade slagit igenom.

”Kan man verkligen tala om exempelvis lågprissatsningen som en satsning på järnvägen? Jag kallar det inte att satsa på järnvägen, när man inte anställt en enda man eller givit oss ett enda lok eller en enda vagn utöver de redan tidigare planerade. Lågprissatsningen får ju inte kosta något. Följaktligen fortsätter nedrustningen och utarmningen. Inom fem år kommer vi att vara färre anställda än någonsin sedan sekelskiftet och vi kommer att ha färre lok och motorvagnar än i dag fastän trafiken förutspås öka.”

Det är värt att lägga på minnet detta uttalande av en man som varje dag står mitt uppe i det praktiska arbetet vid järnvägen.

Så en kommentar beträffande transportrådet. Ja, Claes Elmstedt, jag sätter också frågetecken för transportrådet. Vi föreslår i samband med årets budgetproposition att man skall se över instruktionen för transportrådet. Jag hoppas att centerpartiet kan överväga att stödja en sådan tanke. Transportrådet har hittills på ett mycket subjektivt sätt medverkat till att åstadkomma nedläggningar av järnvägen. Rådet arbetar alltså inte opartiskt, utan det har hela tiden som målsättning att överföra trafik från järnväg till landsväg. Så skulle det ju inte vara enligt de beslut som 1979 fattades om inrättandet av denna institution.

Det finns en föreställning om att järnvägsdriften skall gå ihop företagsekonomiskt, och det vore ju önskvärt. Men när man gör kalkyler för transporter har man problemen med att det är så svårt att kvantifiera

Om Öresundsförbindelserna

miljökostnader och energivinster och sådant. Dessa problem har ännu inte lösts ordentligt, men där finns det stora fördelar när det gäller järnvägstrafiken i jämförelse med annan trafik.

Anf. 14 Kommunikationsministern CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Jag skulle vilja be Per Stenmarck att titta på s. 160 i bilaga 8 till budgetpropositionen. Herr Stenmarck efterlyser vilka åtgärder som SJ avser att vidta. Det togs fram ett särskilt åtgärdsprogram som syftade till att så snart som möjligt nå balans i ekonomin genom rationalisering och intäktsförstärkningar. Det åtgärdsprogrammet beskrevs närmare i 1982 års budgetproposition. Det finns åtskilliga beskrivningar av detta åtgärdsprogramms innehåll. Jag tror inte, herr talman, att jag skall uppta tiden med att redovisa de delar som finns beskrivna i denna proposition. Låt mig bara säga att den affärsidé som vårt förslag innebär siktar till att göra SJ effektivare och att skapa bättre förutsättningar för SJ och för de anställda i SJ.

Med detta förslag har SJ ännu möjligheter att arbeta utifrån realistiska mål och regler.

Som jag har sagt tidigare måste jag tyvärr konstatera att SJ måhända kommer att uppvisa förluster under de närmaste åren. Men förslaget innebär att vi sätter press på SJ att bli bättre, att rationalisera, att förstärka marknadsföringen och framför allt att skapa förutsättningar för att SJ skall kunna med fog bedriva en marknadsföring. Det är det som är syftet med detta förslag.

De förslag till förändringar som har presenterats här i riksdagen utifrån de förslag som regeringen lagt i sin proposition får vi anledning att diskutera sedan trafikutskottet behandlat dem och kammaren skall diskutera de förslag regeringen framlagt.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1982/83:55 samt frågorna 1982/83:184 och 189 om Öresundsförbindelserna

Anf. 15 Kommunikationsministern CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Ulla Tillander har frågat mig om jag med ett bestämt nej till en bro mellan Malmö och Köpenhamn vill bidra till en sådan trygghet att färjeförbindelserna därigenom ges förutsättningar att utvecklas.

Kurt Ove Johansson har frågat mig vilken inriktning och tidsplan regeringen har för sin handläggning av de frågor som är förknippade med förbindelserna mellan Sverige och Danmark över Öresund.

Joakim Ollén har frågat mig vilka kontakter som tagits med den danska regeringen rörande ett beslut om fasta förbindelser över Öresund. Joakim Ollén har vidare frågat om jag anser det möjligt att få en överenskommelse med den danska regeringen som innebär en samtidig lösning av frågorna om fasta förbindelser över Öresund och Stora Bält samt inom vilken tidsram jag

anser det möjligt att komma fram till beslut. Herr Ollén frågar också om jag delar de bedömningar som tidigare gjorts beträffande finansiering, uppförande och drift av en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Omedelbart efter mitt tillträdande uppdrog jag åt f. d. generaldirektören i sjöfartsverket, Lennart Johansson, att göra en översyn av beslutsunderlaget för de fasta förbindelserna över Öresund. Uppgiften omfattar bl. a. en uppdatering av 1978 års trafikprognoser, en modernisering av de företags- och samhällsekonomiska beräkningarna samt överläggningar med berörda kommuner och organisationer i Skåne.

Samtidigt informerade jag min danske regeringskollega om den vidtagna åtgärden och inbjöd till en ömsesidig diskussion om de resultat som översynen medför. I sammanhanget informerade jag också om att statens järnvägar inom kort skulle redovisa en utredning om tågfärjetrafiken i framtiden, i vilken har studerats en rad alternativ. Den danske trafikministern har tackat ja till denna inbjudan och samtidigt upplyst om den debatt i folketinget angående Stora Bält-problemet som är utsatt att äga rum i januari. Jag kommer att få närmare information om detta vid vårt möte.

Innan översynen av beslutsunderlaget kring Öresundsfrågorna och SJ:s tågfärjeutredning föreligger samt det avsedda sammanträffandet med den danska regeringen ägt rum, är jag inte beredd uttala mig om tidsplaner, finansieringssätt och andra detaljer i frågan. Det finns enligt min mening utan hinder av detta tillräckliga förutsättningar för planering av den lokala och regionala färjetrafiken i Öresund.

Riksdagen behandlade frågan om Öresundsförbindelserna före juluppehållet. Därmed är det också klarlagt att riksdagen inte tar ställning i frågan innan en översyn av utredningsmaterialet har gjorts. Jag räknar med att översynen skall bli klar i år.

Anf. 16 JOAKIM OLLÉN (m):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret. Det är ju inte alltid med så stor förväntan man emotser svar när man ställer frågor eller riktar interpellationer till statsråden. Ofta har man kanske en aning om vad som skall komma. Men i det här fallet måste jag säga att jag med stor förväntan har sett fram emot vad kommunikationsministern skulle säga. Vi har nu en ny kommunikationsminister, och kommunikationsministrarnas inställning till frågan om en fast förbindelse över Öresund har under senare år varit minst sagt varierande. Det har nästan varit som att plocka en blomma – vill ha bro, vill inte ha bro, vill ha bro, vill inte ha bro. Dessutom har den nye kommunikationsministern gjort vissa uttalanden om den här frågan, som dock kanske inte har varit så klara.

Men framför allt har min interpellation – och min förväntan inför svaret – motiverats av att det är nu som det är dags att handla. Det är viktigt att ta till vara den chans som nu finns att fatta beslut i denna fråga.

Att bättre kommunikationer över Öresund är nödvändiga är väl alla överens om. Låt mig gärna säga att i det korta perspektivet är det naturligtvis

*Om Öresundsför-
bindelserna.*

också andra faktorer än en bro som måste till för att vi skall få bättre kommunikationer. Men samtidigt bör det vara klart att långsiktigt är en fast förbindelse ett effektivt sätt att få ordning på de sedan många år dåliga kommunikationerna över Öresund. Fördelarna med att få en fast förbindelse har också så ofta och så omfattande redovisats att jag inte vill gå in på dem. Låt mig bara säga att näringslivet i regionen – och även på andra håll – önskar detta, och att kommunerna önskar detta.

Då är frågan: Varför är det just nu så viktigt att man försöker komma till beslut? Från dansk sida – och danskarna måste ju vara med om den här saken trots allt – har ofta understrukits att man vill ha en samordning av lösningarna när det gäller fast förbindelse över Öresund och fast förbindelse över Stora Bält. Och eftersom danskarna nu har den här frågan uppe är det också självklart att det är nu beslut måste tas. Vad som behövs i det här läget är alltså handlingskraft, och det är ju handlingskraft som regeringen i många andra sammanhang berömt sig av att visa – låt vara i en del fall med enligt min uppfattning alldeles galen inriktning. Det vore emellertid bra om man i det här fallet kunde visa att man har den handlingskraft, den dådkraft som man berömt sig av i andra sammanhang.

Men då måste naturligtvis kommunikationsministern också här ha en vilja, en positiv inställning och en lust att handla. Allt grundmaterial föreligger ju faktiskt. Nu skall en uppdatering ske, och det har jag ingen crinran mot. Den bör kunna ske snabbt – allt grundmaterial föreligger som sagt, och vad som behövs är en snabb uppdatering av detta material.

Det har då och då invänts att det här med en fast förbindelse kanske inte är någon bra idé – det kan vara en riskfylld investering. Till det vill jag säga att alla investeringar är ju mer eller mindre riskfyllda. Men samtidigt skall vi komma ihåg att det här är någonting som privata intressen är beredda att finansiera och bygga upp och driva – dock hela tiden på statliga villkor och inte på deras egna. Vad det gäller är alltså en stor investering som bedöms företagsekonomiskt lönsam, som samhällsekonomiskt bör ha stora fördelar och som väsentligt skulle förbättra kommunikationerna i ett för hela landet mycket viktigt område. Och jag kan inte underlåta, herr talman, att säga att det är märkligt att vi i en situation, då hela Sverige ropar efter lönsamma investeringar och då vi i en del fall är beredda att göra investeringar, vilkas lönsamhet kanske är mycket diskutabel, inte alldeles klart och entydigt tar till vara en möjlighet att göra en investering som av de direkt berörda intressenterna bedöms som lönsam. Nu gäller det alltså att handla, och för att det skall klarläggas för mig och för riksdagen i vilken utsträckning kommunikationsministern verkligen är beredd att göra något konkret och positivt och effektivt för att frågan skall få en positiv lösning, vill jag gärna ställa några kompletterande frågor.

För det första naturligtvis: Är kommunikationsministern utöver det något neutrala – för att uttrycka sig milt – svar som gavs beredd att klart säga att det är bra om man kan komma fram till ett beslut som innebär att det blir en fast förbindelse?

Får jag för det andra, utan att vilja vara indiskret, ställa en fråga med

anledning av de kontakter som har förekommit med den danske kommunikationsministern. Det har sagts att ni har talat med varandra. *Sade ni någonting till varandra?* Det kan ju vara värdefullt att veta om det yppades någon mening beträffande den fråga ni nu så småningom skall träffas och avhandla närmare. Låt mig i det sammanhanget säga att det i och för sig också vore värdefullt att få reda på *när* detta sammanträffande skall ske.

För det tredje: I svaret sägs att kommunikationsministern "räknar med att översynen skall bli klar i år". Men vad är detta för målsättning? Jag har tidigare sagt att här föreligger ju allt material – det handlar om att göra en snabb uppdatering. Och nog borde man väl kunna ställa litet större krav på den utredningsverksamhet som skall äga rum. Det är ju rätt väl dokumenterat vad kommuner och olika intressenter tycker i denna fråga. Jag vill alltså verkligen fråga kommunikationsministern om han inte skulle kunna precisera sin förmodan på denna punkt dithän att den här översynen skulle kunna bli klar låt oss säga inom loppet av ett par månader. Och som en fortsättning på den frågan vill jag också gärna höra när kommunikationsministern i så fall bedömer att man kan få ett beslut.

För det fjärde, slutligen, skulle jag gärna vilja höra kommunikationsministerns uppfattning om samordningen av det här problemet och andra kommunikationsproblem. I en motion som jag väckte under januari månad förra året pekade jag på sambandet mellan Öresundsförbindelserna och förbindelserna över Stora Bält. Men jag pekade i det sammanhanget också på att förbindelserna över Femern Bält på sätt och vis borde samordnas och att man alltså egentligen skulle ha en tre-bros-lösning. När jag säger bro innefattar jag också tunnlar och andra fasta förbindelser. Då är min fråga om kommunikationsministern delar bedömningen att en viss samordning borde kunna ske och om han i så fall kan tänka sig att – i den mån han inte redan har gjort det – med tyska regeringen ta upp frågan om den leden. Ser man det från svensk synpunkt råder det inget tvivel om att idealet vore en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige och sedan en fortsatt fast förbindelse över Femern Bält. Då skulle kommunikationsproblemen i denna del av landet verkligen ha blivit lösta på ett förnämligt sätt.

Jag skall, herr talman, till sist bara rikta en uppmaning till vår nuvarande kommunikationsminister. Smid nu, medan järnet är varmt! Ta chansen att bli historisk, genom att vara den kommunikationsminister som verkligen ordnade denna sekelgamla fråga!

Anf. 17 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga.

Man kan omedelbart konstatera att svaret inte innehåller något nytt, såvida man inte anser att hänvisningar till ständigt nya utredningar om färjetrafiken, bron och järnvägstrafiken är något nytt. Det ansluter sig till ett mönster som vid det här laget torde vara åtskilliga decennier gammalt. Brodebatten upplevs som Öresundsregionens segaste följetong, genom 1950-, 1960-, 1970- och nu 1980-talet.

Om Öresundsförbindelserna

För det mesta har det varit utredningar och åter utredningar. Som kuriosas har det faktiskt någon gång då och då fattats beslut. I december 1973 fattades det här i riksdagen, med 215 röster för och 97 mot, ett beslut om en vägbro mellan Malmö och Köpenhamn. Bron skulle öppnas för trafik senast 1985. Vad dröjsmålet i verkligheten avspeglar är ekonomiska realiteter, plus en vaken opinion, som ifrågasätter det förnuftiga och rimliga i att satsa på bensinbaserad trafik i stället för på kollektiv spår- och sjöbaserad trafik.

Ett annat beslut, som också är värt att notera, fattades redan två år därefter, alltså 1975. Riksdagen fattade då ett nytt beslut med ett helt annat innehåll när det gäller de fasta förbindelserna över Öresund än 1973 års beslut. Bakom beslutet 1975 stod ett enigt trafikutskott, och beslutet innebar att det fortsatta arbetet skulle inriktas på en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Det finns starka skäl att stå fast vid övertygelsen att min kommun, Malmö kommun, och hela regionen är bäst betjänt av en kraftfull satsning på färjeförbindelser mellan Malmö och Köpenhamn – en satsning som har saknats så länge till följd av det ensidiga intresset för bron, som skulle förhindra risken att Malmö blir en återvändsgränd och som dessutom skulle skapa alla de väsentliga fördelar som broanhängarna tror sig kunna vinna genom enbart en satsning på bron.

Valet mellan färjor och bro gäller helt enkelt olika sätt att färdas över sundet. En bro skapar ingenting som inte täta och bekväma färjeförbindelser kan åstadkomma. De som förespråkar en bro gör ett stort nummer av att den mer eller mindre skulle lösa arbetslöshetsproblemet i regionen. Detta broförväntningarnas spann är alltför djärvt. Så många löften och förhoppningar har under årens lopp knutits till en bro att den till slut har blivit ett sesam – det stora och löftesrika spann som brister i kontakten med verkligheten. Vad en bro åstadkommer är en tillfällig ökning av sysselsättningen. Däremot uppstår inte automatiskt några nya behov hos människorna av nya varor och tjänster.

Jag kan hålla med om att näringslivet i Malmöregionen behöver en uppräckning – det är nog alla överens om. Men enligt det utredningsmaterial som hittills har förelegat, t. ex. Öresundsbrodelegationens visserligen några år gamla betänkande, är inte en KM-bro av den betydelse för sysselsättningen som man i vissa kretsar har velat göra gällande. Man talar tyst om de negativa effekterna, t. ex. kraftiga nedskärningar i sysselsättningen inom färjetrafiken. De anställda inom den näringen inser naturligtvis detta samband, och de har varit och är starka motståndare till broplanerna.

Men redan nu har detta skett: broplanerna har länge kastat sin skugga framför sig och helt naturligt skapat ointresse för investeringar i täta, regelbundna och pålitliga färjeförbindelser. Broplanerna har i årtionde efter årtionde gett färjeförbindelserna karaktär av en tillfällig, provisorisk lösning, som efter hand har försämrats dem till en nivå som tidvis måste betraktas som extremt dålig med tanke på att det rör sig om de vitala förbindelserna mellan två av Nordens största städer, Malmö och Köpenhamn.

Att detta har fått ske måste rimligen ha skadat näringsliv och arbetsmark-

nad i Malmöregionen under åtskilliga år. En av orsakerna har varit de orealistiska och alltför högt ställda förväntningar som bron efter hand gett upphov till. Den har framställts som något nära förestående, men den drivs ständigt av den krassa verkligheten allt längre in i osäkerhet och oöverskåd-barhet. Skulle förhoppningarna om bron vara den enda strimma av hopp som kunde vända Malmös besvärliga situation till det bättre, då skulle det stå illa till. Men dess bättre tror jag inte att det är så.

I Malmöregionen har man på senare tid insett behovet av tätare struktur av små och medelstora företag. Det ger en ökad motståndskraft mot sådana påfrestningar som nu drabbar regionen. Det finns i andra delar av landet exempel på hur en struktur med flera mindre och medelstora företag kan fungera. Därmed är naturligtvis inte sagt att vi inte behöver slå vakt om de stora och tunga arbetsplatserna i en stad som Malmö. Jag tänker naturligtvis i detta fall alldeles speciellt på Kockums Varv. När det gäller bron talar man väldigt mycket om att det finns riskvilligt kapital och att det skulle vara ett mått på brons bärkraft. Men riskvilligheten är, som vi hörde, inte större än att det krävs ett skydds nät av statliga, dvs. skattebetalarnas, garantier. Varför inte i stället dra lärdom av hur man är på väg att lösa krisen t. ex. i Landskrona? Med friskt kapital är man där nu på väg att bygga upp en industristruktur – något som borde kunna ske i hela Malmöregionen, bl. a. med hjälp av allt det kapital som tydligen finns till hands när det gäller bron.

Det finns f. n. en dyster pessimism som hotar att lägga en död hand över vår landsända. Det gäller nu att på nytt upptäcka att Malmö-Köpenhamn-regionen är en stor marknad med en infrastruktur som borde kunna generera idéer och initiativ, ledande till företagsamhet och resulterande i ökad sysselsättning.

Det finns också andra skäl som talar mot bron. Man kan inte bortse från de bullerproblem som en tät och tung trafik skulle innebära för vissa delar av Malmö, t. ex. områden som Limhamn och Bunkeflo. Man måste ju räkna med att större delen av den tunga trafik som kommer från andra delar av landet dras ner över bron. Den kommer förmodligen också att suga åt sig trafiken från både Helsingborg, Trelleborg och Ystad. Man kan förmoda att de som har räknat med en avgiftsfinansiering har tänkt sig det.

Vad säger de kommunala myndigheterna i Landskrona, Helsingborg, Ystad och Trelleborg om detta? De städer som f. n. har en blomstrande färjetrafik skulle komma att drabbas hårt. Reaktionen i dessa kommuner kan man inte ta fel på – de är i allmänhet rakt över partigränserna mot en bro. I verkligheten är splittringen för och emot en bro Malmö-Köpenhamn stor inom samtliga partier. Inom centern är vi entydigt emot.

Glöm inte heller att det är stora delar av Skånes bästa åkerjord som skulle läggas under asfalt – produktiv åkerjord, som i 50–60 generationer har producerat säd. Det är inte romantik, om man säger att vi måste slå vakt om jorden. Vi måste slå vakt om och skydda jorden, för det är den som skyddat och slagit vakt om oss.

Jag vill sluta med att ställa en fråga till kommunikationsministern. Förstår

statsrådet att man, med den oändliga raden av utredningar i färskt minne och med statsrådets hänvisning till ännu en utredning, har rätt att hysa den ivriga förhoppningen att broplanerna förpassas så långt in i framtiden att de inte längre överskuggar och distraherar planerna på investeringarna i tätta, bekväma och snabba färjeförbindelser mellan Malmö och Köpenhamn?

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

Anf. 18 KURT OVE JOHANSSON (s):

Herr talman! Traditionen bjuder att man skall tacka statsrådet för svaret på den fråga man ställt, oberoende av svarets innehåll. Det är god sed, och jag skall inte fråga den.

I detta fall vill jag, herr talman, också tacka kommunikationsministern för svarets innehåll, trots att han säger sig inte vara beredd att uttala sig om någon tidsplan. Jag har viss förståelse för att statsrådet är försiktig på denna punkt, eftersom det finns så många parter och intressen involverade i frågan om kommunikationerna över Öresund. I sitt svar säger kommunikationsministern att han räknar med att översynen skall bli klar i år. På den punkten vill jag dock gärna understryka, herr talman, att det är angeläget att riksdagen föreläggs en proposition i år, så att riksdagen också kan ta ställning 1983.

Viktigare än tidsplanen är vilken inriktning regeringen har i sin handläggning av frågan om förbindelserna mellan Sverige och Danmark över Öresund. På den punkten tycker jag att kommunikationsministern har givit ett mycket tillfredsställande svar. Det svar jag har fått visar att den nya regeringen har ambitionen och en klar viljeinriktning att snarast möjligt få till stånd bättre kommunikationer mellan Sverige och Danmark via Öresund. Det är naturligtvis högst otillfredsställande att så stora och förhållandevis näraliggande befolkningscentra som det här är fråga om skall ha så dåliga kommunikationer som de har f. n.

Nu har jag hört hurusom både Ulla Tillander och Joakim Ollén här i talarstolen sagt sig vara irriterade över att ingenting har hänt på det här området. Det är jag också, men det kan finnas anledning att fråga sig varför det inte har hänt någonting. Då skulle jag väldigt gärna vilja erinra om att de borgerliga regeringarna mellan 1976 och 1982 har ett mycket stort ansvar för vad som har skett i Öresundsregionen och för den situation som nu råder när det gäller kommunikationerna över Öresund. Sex år av borgerlig passivitet och inaktivitet i regeringskansliet har på ett olyckligt sätt medverkat till att transportapparaten för transporter från Lund-Landskronaområdet till Danmark i det närmaste har kollapsat. Det kan Joakim Ollén och Ulla Tillander fundera litet över, när de nu vädrar sitt missnöje över att det inte har hänt någonting på detta viktiga område.

Den osäkerhet som har rått under flera år beträffande Öresundsförbindelserna har fått negativa följder för samhällsplaneringen och näringslivets planering.

Ovissheten om de fasta förbindelserna har tvivelsutan medfört betydande problem för de berörda kommunerna, och det var verkligen i grevens tid vi fick en regering som nu med kraft tycks vara beredd att ta itu med dessa allvarliga kommunikationsproblem. Det är inte bara ett regionalt intresse, utan också ett nationellt och nordiskt, att kommunikationerna mellan Sverige och Danmark över Öresund får en tillfredsställande lösning. Färjeförbindelserna mellan Malmö-Landskronaområdet och Danmark måste därför snarast återupptas i rimlig omfattning, och jag utgår från att kommunikationsministern på denna punkt inte har någon annan uppfattning än vad jag har.

Den helhetsbedömning av Öresundsproblemen varom det talades i en socialdemokratisk partimotion redan förra året, är enligt min uppfattning en nödvändighet. De lokala intressena kring Öresundstrafiken är mycket stora och upplevs i berörda kommuner som livsviktiga. Måhända upplevs problemen ibland som svårösta och oenigheten i dessa frågor som nära nog oöverkomlig. Sett från denna utgångspunkt skulle en helhetsbedömning av det slag som föreslogs i den socialdemokratiska partimotionen otvivelaktigt starkt bidra till att mildra de lokala och regionala motsättningar som kan finnas.

Men, herr talman – och det vill jag särskilt understryka –, även om det finns delade meningar om hur trafiken mellan Sverige och Danmark över Öresund skall lösas, finns det också en bred enighet på många väsentliga punkter. Sakligt sett råder det t. ex. ganska stor enighet om att fasta kommunikationsleder över Öresund skulle få betydande positiva effekter för regionens utveckling och för landet som helhet. Riksdagens godkännande år 1973 av överenskommelsen mellan de svenska och danska regeringarna om fasta kommunikationer över sundet var därför, som jag ser det, ett klokt ställningstagande. Det är min fasta övertygelse att den uppdatering av tidigare beslutsunderlag som kommunikationsministern redan låtit påbörja kommer att visa på såväl företags- som samhällsekonomiska vinster med fasta kommunikationsleder.

Ett material som tagits fram av drätselkontoret i Malmö visar t. ex. att en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn skulle gå med vinst ganska snart efter färdigställandet – under vissa betingelser redan efter tre år. Till detta får vi säkert, herr talman, anledning att återkomma i framtida debatter här i kammaren. Jag utgår från att den uppdatering som görs även kommer att innefatta de fakta som tagits fram av drätselkontoret i Malmö.

Hade Sverige och Danmark varit ett och samma land, skulle vi ha haft fasta kommunikationsleder över sundet för länge sedan. Det inser nog de allra flesta. Det faktum att det är två länder är naturligtvis en komplikation vid beslutsfattandet. Hur gärna vi än vill det, kan vi inte bygga fasta kommunikationsleder om inte det danska folket vill det. Vi kan ju inte bygga en bro halvvägs ut i sundet – i vart fall vore det inte särskilt klokt. Därför är det tillfredsställande att kommunikationsministern redan inbjudit den danske kommunikationsministern till överläggningar och att denne tackat ja till inbjudan. Det kan bli början till en konstruktiv lösning av problemen.

Kommunikationsministern tar i sitt svar upp Stora Bält-problemet. Detta problem har ju sedan länge ansetts utgöra den stora stöttestenen för tillkomsten av fasta leder över Öresund mellan Sverige och Danmark. Det skulle därför vara intressant att få veta om kommunikationsministern, när han träffar sin danske kollega, också kommer att diskutera en planering och finansiering av de danska kommunikationerna över Öresund.

Anf. 19 KARIN AHRLAND (fp):

Herr talman! Föregående talare har börjat med att tacka för svaret. Jag vill nog börja med att gratulera kommunikationsministern. Jag vill gratulera Curt Boström därför att han har en unik chans att bli den svenske kommunikationsminister som går till historien därför att han genomdrivit ett klart och definitivt ställningstagande i fråga om de framtida förbindelserna mellan Skåne och Själland, mellan Sverige och Danmark. Det är litet tjatigt att stå här och upprepa hur länge denna fråga har debatterats. Sedan födseln är ju vi skåningar vana vid den diskussionen, och vi får tydligen leva hela livet med den om inte Boström gör något åt saken.

Man kan ställa sig frågan: Varför återkommer ständigt debatten om fasta kommunikationer över Öresund? Jag tror att svaret är ganska enkelt. Så länge frågan om en fast förbindelse inte är löst, kommer vi som vill ha bättre, säkrare och effektivare förbindelser med vårt grannland att driva på. Tanken på en fast förbindelse är, herr talman, inget hugskott eller någon dagslända. Den tanken och den drömmen lever ständigt vidare. Det är en uppfattning som vi som är för en fast förbindelse tycker att Curt Boström skall lyssna till. I så fall önskar vi honom lycka till i hans arbete vad gäller en bro över Öresund.

Vidare är det inte obekant att det råder splittring i Skåne och i Sverige över huvud taget om mellan vilka punkter en fast förbindelse skall finnas och om vi skall ha en sådan. I Helsingborg talar majoriteten för en järnvägstunnel. I Malmö talar majoriteten för en motorvägsbro. Själv tillhör jag folkpartiets Malmöavdelning, och därmed torde det vara ganska klart vilken ståndpunkt jag intar. Men det är egentligen inte det som är det intressanta beträffande konflikten mellan Malmö och Helsingborg, som jag tagit upp. Det intressanta är i stället att det råder enighet bland företrädare för båda dessa städer om att förbindelserna, särskilt mellan Malmö och Köpenhamn, i dag är minst sagt urusla. Jag tror att det råder enighet i hela Skåne – så borde vara fallet i hela Sverige – om att vi måste ha bättre förbindelser med Danmark. Därav drar jag först och främst slutsatsen att det krävs ett snabbt besked från regeringen. Dessutom hoppas jag att beskedet blir att regeringen är villig att medverka till en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Jag skulle vilja tillägga att om vi inte får ett sådant besked, blir det med all sannolikhet inte något slut på den här debatten. Jag tycker att vi har fört den i så många år att alla argument för och emot borde ha vädrats så intensivt att det inte skulle finnas så mycket mer att tillägga i form av ord och utredningar. Nu är det dags för gärningar!

Joakim Ollén visade i sin interpellation på ett stort antal av de fördelar som

en fast förbindelse skulle medföra. I den här frågan delar jag Joakim Olléns uppfattning på alla punkter, och jag skall därför inte trötta kammaren med att återigen räkna upp alla argument. Jag tycker bara att det behöver understrykas att en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn självfallet inte bara är en fråga för Malmö. Det är i högsta grad en fråga av riksintresse, både ekonomiskt och kulturellt. Det är också en fråga av nordiskt intresse om vi vill stärka sambandet mellan de nordiska länderna. Det är därför vi i Malmö och Skåne menar att det beslut vi väntar på måste fattas av regering och riksdag.

Herr talman! Så något om pengarna. Vi lånar mycket pengar i Sverige i dag, alldeles för mycket med tanke på att de lånade pengarna går åt till konsumtion i stället för till kapitalvaror eller investeringar. Men om vi eller något konsortium i Sverige lånade pengar för fasta förbindelser med Danmark, skulle det röra sig om sådant som omsätts i realvärden. Den sortens lån är inte farliga, eftersom pengarna blir kvar i anläggningstillgångar. Dessutom skulle de – oavsett vad vissa debattörer anser – kunna ge en mängd människor meningsfullt arbete under en lång tid och göra att vi behöver låna mindre till arbetslöshetsunderstöd. Det är bara ungefär tio år sedan Öresundsregionen var på väg att bli en överhettad region. Det var när vi hade en intensiv ekonomisk expansion i landet. Så är det inte längre i dag. Och arbetslösheten stiger också i Malmöhus län. Just därför, herr talman, är det nu rätta tiden att sluta debatten och börja projekteringen. Nu finns det arbetskraft, och det är nu det behövs investeringar som ger hopp för framtiden.

Till sist: Kommunikationsministern talade i sitt svar om "den lokala och regionala färjetrafiken". Jag tycker inte riktigt bra om det uttrycket. Det handlar faktiskt om förbindelserna mellan två länder. Delar inte Curt Boström min uppfattning att den här frågan angår flera än den lokala och regionala befolkningen i Skåne? Det må vara så att det förekommer politiska tråtor inom och utom partierna där, men detta är en fråga för landet. Det vore bra om flera utanför Skåne debatterade.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 20 CLAES ELMSTEDT (c):

Herr talman! Kommunikationsministern säger i slutet av sitt svar att det, trots att han inväntar en uppdatering av beslutsunderlaget, finns förutsättningar för planering av den lokala och regionala färjetrafiken i Öresund. Nej, jag tror dess värre att det inte finns det. Den här brodebatten har vilat och vilar fortfarande som en slöja över all annan diskussion och alla andra möjligheter till beslutsförfarande när det gäller trafiken över Öresund. Det är bara så. När den här diskussionen slutförts och det blir klarlagt att någon bro inte kommer till stånd, då tror jag också att färjetrafiken och trafiken över sundet kommer att organiseras och byggas upp på det sätt som anstår förhållandena mellan två länder och kanske i första hand de två kommunerna, Malmö och Köpenhamn.

*Om Öresundsför-
bindelserna*

Att det behövs bättre förbindelser råder det inget som helst tvivel om. Om någon för en diskussion om det, vet jag inte med vem han eller hon debatterar. Ingen har ju någon annan uppfattning än att det behövs en förbättring.

Kommunikationsministern säger att han haft överläggningar med sin danske kollega. Jag hade själv samtal – för att nu göra detta klart för Joakim Ollén – vid två tillfällen med två olika socialdemokratiska kommunikationsministrar, den ena gången på den danske ministerns initiativ och den andra på mitt. Vid båda tillfällena fick jag beskedet att frågan "saknade aktualitet" – så uttrycktes det, naturligtvis mot bakgrund av de interna danska trafikproblemen.

Man kan ju också fråga Trelleborgs kommunalmän inom alla partier, och man kan fråga Helsingborgs kommunalmän inom alla partier. De är helt ense om att förbindelserna över Öresund bör ordnas med färjetrafik. På båda dessa orter är man helt motståndare till tankarna på en broförbindelse, inte minst mot bakgrund av de många argument som Ulla Tillander har redovisat här.

Att, som någon av talarna, göra det så enkelt för sig att man säger att ansvaret för att något beslut inte är fattat och att än mindre något brobygge är i gång vilar på de regeringar som haft ansvaret från 1976 till 1982 är att hantera sanningen på ett märkligt, för att inte säga världslost, sätt. Det råder ju en total oenighet omkring detta i Skåne. Inte ens i Malmö kommun är man helt ense. Och så försöker man i Sveriges riksdag göra gällande att ansvaret åvilar de tidigare regeringarna!

Nej, det är inte så enkelt. Det är naturligtvis det som gör att frågan hanteras på det sätt som sker. Enligt min mening vore det bästa som kunde inträffa – jag avstår från att rada upp alla sakska, utan jag hänvisar till den redovisning som Ulla Tillander gjorde i sitt inlägg – att vi finge brodiskussionen avförd från dagordningen, så att vi kunde satsa rejält på att lösa frågan hur förbindelserna över Öresund skall utformas i framtiden. Vi kommer ändå – sanna mina ord! – att hamna i det läget, och då är det bättre ju förr vi gör det.

Jag kunde ha rekommenderat någon att tala med personalen på färjorna över Öresund och höra vilka synpunkter de har. Också de har avgivit sina negativa synpunkter, och det finns mängder av andra uppgifter som skulle kunna redovisas.

Till skillnad från dem som menar att vi måste få ett beslut om att bygga en Öresundsbro har jag väldigt svårt att tänka mig att ett sådant skulle kunna fattas, med tanke på den totala oenighet som råder i Skåne och alltså även i Malmö.

Anf. 21 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Under den mycket stränga vintern i fjol, när Öresund belades med is, kunde man i Malmöregionens tidningar läsa att färjeförbindelserna mellan Sverige och Danmark var nedlagda på grund av isbildningen, detta trots att under den tiden 180 färjor per dygn gick i Helsingborg–Helsingörleden.

Symtomatiskt för de inlägg som majoriteten av Malmö kommuns företrädare har gjort här i dag är att de betraktar sina problem i fråga om kommunikationerna med Köpenhamn som varande av riksintresse. Sanningen är att nära 20 miljoner människor och mer än 1,5 miljon bilar årligen transporteras mellan Helsingborg och Helsingör. Det stora problemet – som är ett riksintresse – är hur transportererna skall ordnas för den stora mängden järnvägsvagnar med exportvaror från Sverige till Danmark och vidare till kontinenten. När det är högkonjunktur står järnvägsvagnarna parkerade ända uppe i Småland i avvaktan på sin transport. Det är ett vida större problem än problemet med hur malmöborna skall kunna ta sig till Köpenhamn och Kastrup eller hur köpenhamnsborna skall kunna ta sig till fritidsområdena i Skåne och Småland.

Det viktigaste, herr kommunikationsminister, är alltså att se till att den akuta problemställningen får sin lösning, nämligen järnvägstrafiken mellan Sverige och Danmark och mellan Sverige och kontinenten. Jag tänker på järnvägstrafiken från Helsingborg, från Malmö, från Trelleborg och från Ystad. Det är det viktiga problemet, och det är ett problem som är helt skilt från lokaltrafikproblemet mellan Malmö och Köpenhamn. Bron, om den kommer till stånd, skall inte bli en järnvägsbro utan enbart vara en landsvägsbro. Ur nationalekonomisk synpunkt, ur riksintressesynpunkt, gäller det att så snart som möjligt se till att lösa frågan om hur Sverige skall få sina exportvaror till kunderna i Danmark och på kontinenten i övrigt. Sedan får det bli en annan historia hur Malmöregionen skall ordna sin förvisso mycket vitala fråga om hur trafikproblemet mellan Malmö och Köpenhamn skall lösas.

Sanningen är att om man inte löser det första problemet genast, förhindrar man den utveckling som kommer att kunna ge även malmöbor en bättre kommunikation med Danmark än vad som nu är fallet. De här verksamma färjeföretagen satsar inte i nya färjor, de satsar inte i utökade förbindelser så länge framtiden är så oviss som den är.

I det fallet har Joakim Ollén och likasinnade rätt. Det är bråttom med att ta ställning i frågan.

Men det är en stor och mycket komplicerad fråga. Därför tycker jag att kommunikationsministern skall vara försiktig med att anamma de råd som han i dag får av politiska motståndare till honom, nämligen att skynda på så att han kan komma fram till ett beslut om att bygga en landsvägsbro mellan Malmö och Köpenhamn och därigenom göra sig historiskt ryktbar. Det är en satsning på åtminstone 6 miljarder enligt de senaste beräkningarna. Det är alltså en mycket stor satsning rent ekonomiskt, och det är en satsning som, om den skulle äga rum förhastat, kan få oerhört nedbrytande konsekvenser för infrastrukturen för övrigt i landet. Var försiktig med rådet om den historiska ryktbarheten, så att den inte blir av herostratisk karaktär!

Anf. 22 Kommunikationsministern CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Låt mig först säga att jag i ett ganska tidigt skede var på det klara med att Öresundsförbindelsen hade väldigt stor betydelse. Jag var på

det klara med att detta var en fråga som också måste betraktas som en riksangelägenhet. För svenskt näringsliv är det definitivt klart att man på alla sätt som finns måste se till att få fullgoda och fungerande metoder för transport ut till kontinenten. Det var också ett av de skäl som gjorde att jag mycket snabbt tillsatte Lennart Johansson för att göra en uppdatering.

Joakim Ollén säger att en uppdatering kanske snabbt. Vi har material som är tio år gammalt, och det strömmar in nytt material allteftersom. Jag kan försäkra att vi har ambitioner att så snabbt som det över huvud taget är möjligt få fram ett underlag för att kunna fullfölja de initiativ som jag har tagit genom att vara i kontakt med den danske trafikministern. Men det förvånar mig litet grand – inte för att det gör något – att alla debattörerna har talat om att denna fråga har diskuterats under många många år. Det är jag också medveten om. Men ni bjuder inte mig chansen att uppdatera materialet. Ni måste ju rimligen inse att det är nödvändigt att ha ett material som är aktuellt och som ger oss möjligheter att föra en diskussion i den här frågan. Till detta kommer att den oenighet som är dokumenterad bl. a. här, visar på att det, åtminstone för mitt vidkommande, är oerhört viktigt och nödvändigt att ha ett material över hela problemet.

I och för sig är det väl inget fel i att man interPELLERAR i den här frågan. Jag förstår iveren till fullo, men det var inte längre tillbaka än den 9 december 1982 som den här frågan behandlades i kammaren. Jag vill i detta sammanhang hänvisa till utskottets talesmans, Rolf Clarkson, påpekande i den debatten: "Vi är i utskottet eniga om hur situationen i Öresund f. n. skall behandlas. Vi är på det klara med att den trafikekonomiska situationen är ansträngd, och vi är nöjda med att regeringen har tillsatt en särskild utredare för att uppdatera och, som utskottet säger, nyvärdera de tidigare utredningar som finns om förbindelserna över Öresund."

I dag är inte jag beredd att över huvud taget ge mig in i en diskussion om problemet med förbindelsen över Öresund. Som jag sade här inledningsvis är jag medveten om betydelsen av denna förbindelse, och vi kommer också att ha ambitioner, inte att utreda i all oändlighet, utan att så snabbt som möjligt få fram ett material som gör det möjligt för oss att föra den här diskussionen, och förhoppningsvis komma till en lösning av ett oerhört viktigt problem.

Anf. 23 JOAKIM OLLÉN (m):

Herr talman! Kommunikationsministern kompletterade nu sitt skriftliga svar med att vältaligt säga praktiskt taget ingenting. Han gav ju i och för sig i viss mån ett motiv för detta, och jag skall återkomma till den saken alldeles strax.

Låt mig först säga att vi i dag kanske inte skall ha en mycket omfattande diskussion om de olika sakliga aspekterna i den här frågan. Inte minst kan ju den synpunkten hävdas med tanke på att kommunikationsministern själv för sin del över huvud taget inte vill diskutera sakfrågan – för och emot.

Jag måste ändå erkänna att jag inte kan upphöra att förvåna mig över de argument som från tid till annan anförs mot en bro. Nu sägs det t. ex. att satsning på färjor, satsning på ordentlig båtförbindelse, har hindrats av

brodebatten. Det vore intressant att få en redovisning av vad det är för färjor som har lagts ned eller vilka linjer som har dragits in därför att man från myndigheternas eller från någon annans sida skulle ha sagt att här kommer en bro, så ni skall inte bry er om att satsa.

I själva verket var det så att när den här brodiskussionen var som mest intensiv i förra skedet för ett antal år sedan i början av 1970-talet – för ungefär 10 år sedan, enligt kommunikationsministern – var kommunikationerna båtmässigt betydligt bättre än vad de därefter har blivit. Det finns alltså absolut inget påvisbart sammanhang mellan dåliga båtförbindelser – vilket vi förvisso har mellan Malmö och Köpenhamn, herr Clarkson, inte mellan Helsingborg och Helsingör – och den diskussion som har förts om bron.

Vad är det då för bra med broar? Det är väl inget bra med broar, sägs det. Det är bl. a. den lilla fördelen att de i allmänhet står där, vilket i varje fall på lång sikt ger en mycket god ekonomi och dessutom säkra förbindelser. Man kommer alltså säkert över, och man kommer billigt över.

Observera – jag säger detta för den händelse detta faktum skulle ha undgått någon – att det är meningen att bron skall avgiftsfinansieras, men endast under en övergångstid. Efter 20–30 år skall förbindelsen – om bron orkar hålla sig upprätt därefter, och det får jag verkligen hoppas att den gör – bli, om inte gratis så i varje fall näst intill. Därför finns det inte anledning att ge sig in på något större resonemang om huruvida broar är bra eller inte. Skulle vi komma till slutsatsen att broar över huvud taget inte är bra finns det ju ett och annat rivningsobjekt här i landet!

Låt mig när det gäller sysselsättningseffekterna bara slå fast något som jag har sagt många gånger och som det är tråkigt att man försöker krypa runt: Det centrala är inte den direkta sysselsättningseffekten när det gäller byggandet av en bro, även om den är viktig nog, utan det är de effekter den kan få för näringsliv och därmed sysselsättning, framför allt naturligtvis i de berörda regionerna.

Då hänvisar man till andra åtgärder och säger: Hitta på sådana saker som Landskronafinans! Men det är ju inte framför allt former det här hänger på – detta är ju bra projekt! Om fru Tillander eller någon annan riksdagsledamot har något förslag till bra, lönsamma företag som kan startas, tycker jag det vore synd om de höll inne med det – det finns många intressenter som i så fall kan gå in och säkert gärna satsar kapital på det. Det står inte i motsättning till önskningarna om bra förbindelser mellan Malmö och Köpenhamn – tvärtom! Näringslivet självt önskar detta. Men finns det andra, lönsamma investeringar, så låt oss som sagt få fram dem, så skall det säkert också gå att få fram kapital och lust att jobba med dem!

Man hänvisar till Landskronafinans och säger att det projektet går så bra. Det kunde då finnas skäl att fråga t. ex. ordföranden i Landskronafinans, som är den som dragit i gång det här och är ansvarig för det, om han tycker att det vore bra med en bro. Han är en varm förkämpe för en bro, en fast förbindelse, mellan Malmö och Köpenhamn.

Kurt Ove Johanssons inlägg skall jag inte beröra så mycket – vi är i stort sett överens. Han gör dock en liten poäng av den borgerliga inaktiviteten

*Om Öresundsför-
bindelserna*

under de gångna åren. Det vore meningslöst av mig att här hävda att de borgerliga regeringarna genomgående med stor framgång och skicklighet arbetat för att få till stånd en fast förbindelse. Så är det inte. Jag försökte tidigare med en liknelse från blomsterriket ange att det borgerliga samarbetet inte har varit alldeles okomplicerat, på grund av att de borgerliga statsråden haft så varierande inställning i denna fråga. Men jag vågar påstå att i varje fall de två moderata statsråd som suttit på kommunikationsministerstolen, Bo Turesson och Ulf Adelsohn, haft en klart positiv inställning och också verkligen arbetat för att föra den här frågan framåt. Men det viktiga är att det är nu som den har högsta aktualitet, eftersom danskarna har velat knyta frågan om Öresundsförbindelserna till frågan om Stora Bältförbindelserna och eftersom danskarna nu är klara att fatta ett beslut när det gäller Stora Bält.

Claes Elmstedt sade att danskarna tidigare sagt att det här saknar aktualitet. Men det beror ju på att man just velat ha en samordning mellan Stora Bält och Öresund. Jag tycker det vore bra om den nuvarande kommunikationsministern kunde bekräfta att danskarna är intresserade av att se detta som, om inte ett paket så i alla fall två saker som hänger ihop.

Anf. 24 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Kommunikationsministern sade att vi naturligtvis för svenskt näringslivs del måste se till att transportererna över till kontinenten fungerar. Öresundsbrodelegationens utredning, som nu skall uppdateras och gås igenom på nytt, gav i verkligheten inget som helst motiv för behovet av en bro. Man har i utredningen gått mycket noggrant till väga, och man avlivade faktiskt myten om att just en bro på lång sikt skulle vara en injektion för vårt näringsliv. En särskild forskargrupp vid Lunds universitet knöts till utredningen och gjorde vissa enkäter bland näringslivet både i Skåne och i Danmark. På den svenska sidan intervjuades 353 skånska företag. Hela 86 % av de tillfrågade sade att en bro saknade betydelse för deras verksamhet. Det bekräftar vad utredningen själv har kommit fram till. 14 % av företagen ansåg att transportsystemet var ett hinder. Och då är det inte avsaknaden av en bro som det gäller, utan det kan lika gärna vara dåliga färjeförbindelser. Det behöver alltså inte vara ett argument för en bro utan kan lika gärna vara ett argument för bättre färjeförbindelser.

Försämringen av färjeförbindelserna har skett i skuggan av brodebatten – det kan man inte komma ifrån. Ju mer medveten man har blivit om hur viktigt det är med goda förbindelser, desto snabbare har de försämrats. Ingen kommer heller att satsa på färjeförbindelser om man bygger en bro, det kan vi räkna med.

Hur mycket en bro kommer att försämra för Malmö kommuns del talas det tyst om. Men frågan om bro berör naturligtvis inte bara Malmö utan hela regionen. Därför fick alla kommuner och olika organisationer tillfälle att yttra sig över Öresundsdelegationens betänkande. Detta gjordes visserligen för ett par år sedan, men den remissomgången visade att kommunerna i

sydvästra Skåne ställer sig avvisande till en bro. Alla är i stort sett eniga över partigränserna. Det är som Claes Elmstedt sade: Oenigheten är stor inom de andra partierna. Kommuner som Helsingborg, Landskrona och Trelleborg och jag tror faktiskt alla småkommuner har sagt nej till en bro. En så tung instans som landstinget i Malmöhus län avvisade också vid det tillfället tanken på en bro.

Bland de organisationer som sade nej till en bro var Skånes naturvårdsförbund. Också LO:s Skånedistrikt uttalade i sitt remissvar den gången sin skepsis.

Detta var visserligen fyra år sedan, men nog har man en känsla av att opinionen för en bro ingalunda har vuxit.

Kurt Ove Johansson var inne på att det inte hade hänt någonting under den icke-socialistiska tiden. Om vi hade fått ett nej till en bro i Sveriges riksdag, hade ju utvecklingen varit en helt annan. Men också Kurt Ove Johansson vet att det krävs en majoritet för ett beslut, och den har inte förelegat. Riksdagen fattade ett beslut 1973 enligt vilket en bro skulle vara färdig 1985. Att det inte blev något av det beslutet beror säkert på alla de argument som finns mot en bro och för en kraftfull satsning på färjetrafik.

Anf. 25 KURT OVE JOHANSSON (s):

Herr talman! Flera borgerliga talare här har sagt att kommunikationsministern har chansen att bli historisk. Jag har definitivt inget emot det, men blir han historisk kan han faktiskt tacka de borgerliga regeringarna, som inte har gjort någonting i denna fråga under den tid, 1976–1982, då de har haft möjlighet att göra det. Det var ju så, Ulla Tillander, att kommunikationsministrarna kom och gick. Ibland hade vi en kommunikationsminister som var för en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, ibland hade vi en som var emot en sådan förbindelse. Det saknades kontinuitet mellan de borgerliga regeringarna beträffande Öresundsförbindelserna. Det skapade naturligtvis osäkerhet hos alla inblandade parter inom landet och självfallet också på den danska sidan av sundet.

Bristen på konsekvens under de borgerligas tid i kanslihuset skapade naturligtvis stor osäkerhet och har fått negativa följder för samhällsplaneringen och för näringslivets planering. Det är bra att vi nu åtminstone från någon av de borgerliga ledamöterna också har fått belägg för att detta påstående är riktigt.

Vad som förvånade mig litet grand i Claes Elmstedts anförande var att han så definitivt har bestämt sig för att man inte skall ha en bro. I den riksdagsdebatt som vi förde före jul sade faktiskt t. o. m. herr Elmstedts partikamrater i trafikutskottet att man borde avvakta de utredningar som pågår i frågan, innan man gjorde ett definitivt ställningstagande. Jag tycker nog att innan man så bestämt säger nej till någonting, bör man utnyttja de tillfällen som finns att få fram det faktaunderlag som behövs för att man skall kunna fatta ett riktigt beslut.

Sedan vill jag helt kort säga till herr Clarkson, eftersom det han sade möjligen var riktat till mig, att jag definitivt inte bara har talat om

Malmö–Köpenhamn-förbindelserna som en riksangelägenhet. Det anförande som jag höll gällde i princip över huvud taget kommunikationerna mellan Sverige och Danmark över Öresund. Jag tror inte man behöver peka ut någon särskild kommun, utan det är faktiskt så att Öresundsförbindelserna från Sverige till Danmark är en riksangelägenhet. På den punkten kan nog herr Clarkson och jag bli ense.

Nu finns det förvisso en sak som har gjort mig litet förbryllad när det gäller Ulla Tillanders fråga till kommunikationsministern, och det är att fru Tillander kräver att statsrådet redan i dag skall säga entydigt nej till en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Som jag sade tidigare när vi diskuterade detta i riksdagen före jul, var det ett enhälligt trafikutskott som i ett betänkande uttalade att den översyn av faktaunderlaget som pågår skall avslutas innan ett ställningstagande sker. Om jag inte missminner mig, deltog Ulla Tillander i detta beslut. Därför verkar det faktiskt, precis som kommunikationsministern har sagt, litet påflugit att kort tid därefter kräva ett nej på den här punkten. Vad jag menar är: Låt oss nu, precis som vi var sams om före jul, få fram det uppdaterade beslutsunderlaget, så att vi så snart som möjligt får tillfälle att här i kammaren diskutera och ta ställning till denna fråga.

Jag vill emellertid än en gång understryka – och då riktar jag mig till kommunikationsministern – vad jag sade i min inledning, nämligen att det är väldigt viktigt att detta inte fördröjs på något sätt. Det är angeläget att riksdagen, helst under detta år, får möjlighet att ta ställning till en proposition på denna punkt.

Herr talman! Jag vill också ta tillfället i akt att påminna kommunikationsministern om att goda kommunikationer med Danmark för oss i södra Sverige inte bara innefattar färjor, broar och tunnlar utan också flygförbindelser. Flygförbindelserna mellan Sturup och Kastrup får inte glömmas bort i de här sammanhangen. Oberoende av vilka lösningar Öresundstrafiken får, tror jag att det är viktigt att vi också får behålla en god turtäthet för pendeln mellan Sturup och Kastrup.

Anf. 26 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Jag skall i all korthet ge Joakim Ollén ett svar på hans fråga om jag kunde påvisa några indragna eller försämrade färjeförbindelser mellan t. ex. Malmö och Köpenhamn på grund av ovissheten om den framtida utvecklingen. Jag kan säga som så att vi 1973 – alltså för tio år sedan – senast här i Sveriges riksdag fattade beslut om en bro mellan Köpenhamn och Malmö och en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Under den här tioårsperioden har den tekniska utvecklingen gått med lavinartad hastighet. Vi har fått energikris. När det just gäller byggandet av nya färjor spelar energiförbrukningen en väldigt stor roll. Har man framtidstro och framtidshopp bygger man energisnåla färjor som kan kompensera kostnadsutvecklingen. Men det har man avstått från, just på grund av ovissheten om framtiden. Även om frågan om en bro mellan Malmö och Köpenhamn i och för sig är ett isolerat problem i Öresundskomplexet, kommer den i alla fall

mer eller mindre marginellt att påverka resandeströmmen med färjorna från övriga städer. Det kan inte bestridas.

Från ledningen för SFL, som är förkortningen på det ägarbolag som har hand om lastbils- och personfärjorna mellan Skåne och Danmark, har jag hört att man avstått från att finslipa sin verksamhet när det gäller trafiken över Öresund, just på grund av att man inte vet hur det skall bli i framtiden. Det är väldigt viktigt att vi konstaterar att frågan om en bro mellan Malmö och Köpenhamn, isolerat sett, till mycket stor del är ett lokalt problem. Men naturligtvis är det ett riksintresse att trafikanterna kan komma till Danmark och kontinenten. Ifall det skall bli ett beslut någon gång i framtiden om, vilket i och för sig inte är helt otroligt, en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, så tycker jag att det av riksdagen klart skall framställas som ett riksintresse. Det måste finnas fasta planer på att det skall bli en fortsatt fast förbindelse till kontinenten. Jag tycker att det inte räcker med en fast förbindelse över Stora Bält, ty en sådan skulle för de svenska, norska och finländska resenärerna till kontinenten innebära en omväg på ungefär 200 kilometer. Den är därför ointressant. Det måste i stället bli en fast förbindelse, fågelflyktslinjen, över Puttgarden och Rødby. Jag ställer mig mycket frågande till Joakim Olléns propåer om att Sverige skall vända sig till Tyskland för att förmå Tyskland att öppna en bro mellan Tyskland och Danmark. Det är ungefär som att Finland skulle vända sig hit och börja tala med oss om förbindelserna över Öresund.

Jag håller med kommunikationsministern i allra högsta grad om att vi skall låta utredaren fullgöra sitt arbete. Tidspressen får inte vara större på honom än att det är ett fullgott arbete han kan lämna ifrån sig, för så stort och så omfattande är hela frågekomplexet. Jag måste understryka att det inte bara får bli en s. k. modernisering eller uppvärdering, utan man måste ta hänsyn till den enorma utveckling som varit i samhället under de senaste åren. Utvecklingen har varit enorm. Landets ekonomiska situation är ju en följd av utvecklingen på det ekonomiska området. Därför måste utredaren få den tid som behövs. Det måste komma fram beslut snart. Det ligger en fara i dröjsmål, med andra ord, men det ligger också en fara i att man fattar ett beslut på felaktiga premisser, om utredaren inte fått utföra sitt arbete fullgott.

Jag har alltså med detta anförande försökt vara inte bypolitiker från Helsingborg utan trafikpolitiker av rikskaraktär. Jag tycker att vi som riksdagsmän har en skyldighet att försöka företräda i så stor utsträckning som möjligt våra regioner här i Sveriges riksdag. Men när det till sist skall fattas beslut som rör rikets allmänna väl, så skall man bortse från sin region och se till rikets bästa. Och skulle det en gång innebära att man kommer att bygga en bro mellan Malmö och Köpenhamn, så skall jag också säga ja till det.

Anf. 27 CLAES ELMSTEDT (c):

Herr talman! Det är inte mycket mer att säga om den här saken. Men jag kan inte underlåta att notera att Kurt Ove Johansson först säger vid två tillfällen att jag under min tid som kommunikationsminister var motståndare

till byggande av bron mellan Malmö och Köpenhamn. När jag då bekräftar detta från talarstolen, så är han förvånad. Det tycker jag är ett litet märkligt sätt att resonera.

När det gäller den uppdatering som kommunikationsministern talar om vill jag gärna säga att jag tidigare, sedan detta blivit känt, har sagt: O.K., det kan väl finnas skäl att fräscha upp de gamla uppgifterna och få summorna omräknade i dagens penningvärde. Jag hoppas då naturligtvis också att man i avvägningen tar hänsyn till den opinionssvängning som förekommer i de här aktuella områdena till hans nackdel. Det kan också vara av ett visst intresse.

Jag har sagt – och det vidhåller jag – att de argument och de opinionsyttringar som finns mot en bro över Öresund mellan Malmö och Köpenhamn är tillräckligt starka och tillräckligt många för att man skulle kunna ta ställning redan nu.

Jag vill också rekommendera Kurt Ove Johansson att tala med de socialdemokratiska kommunalmännen i Helsingborg och Trelleborg – eller var som helst i Skåne. Då kommer han att få veta att de har precis samma uppfattning som jag har redovisat. Det belyser alltså vad det här handlar om. Jag tycker att det är alarmerande, och det måste vara till vägledning vid det slutliga ställningstagandet. Om nu en del behöver vänta längre med det, så kan de ändå aldrig bortse från detta faktum.

Anf. 28 KARIN AHRLAND (fp):

Herr talman! Ni ger oss inte chansen att uppdatera materialet, sade Curt Boström. Jo, det gör vi visst. Det är rimligt att Curt Boström får gå igenom det här materialet. Men kommunikationsministern bör också ha respekt för att vi från vår region som är engagerade i frågan tycker att det är väsentligt att driva på, så att uppdateringen verkligen blir av, blir så aktuell som möjligt och blir färdig så snart som möjligt. Men vi skall alltså gärna unna Curt Boström någon tid att läsa in sig på det här ärendet. Vi har ett visst hopp om att han då kommer till rätt slutresultat.

Rolf Clarkson åberopade i sitt första inlägg att det är is på Öresund som stoppar sjöfarten på vintern. Det alldeles riktigt. Det ställer till trassel för järnvägstrafiken i Helsingborg, och jag har ingenting emot att Rolf Clarkson får sin järnvägstunnel. Men det ställer till lika mycket trassel för förbindelserna mellan Malmö och Köpenhamn, där det faktiskt också är önskvärt med trafik. Det är ett av de skäl som gör att vi vill ha fasta och säkra förbindelser över Öresund.

Sedan talade även Rolf Clarkson om bron som ett lokalt trafikproblem för Malmö och Köpenhamn. Då måste jag säga att en fast förbindelse mellan ett lands huvudstad och ett lands tredje stad – det är faktiskt inget lokalt trafikproblem, det är en riksangelägenhet. Det tycker jag att vi ändå kunde vara ense om.

Det finns också invändningar som vi nu har hört många gånger och som går ut på att det blir sämre färjeförbindelser, sämre förbindelser på vattnet, om vi bygger en bro. Men det är väl en självklarhet att den dag vi har en bro, finns

det inte så stor anledning för skepparna att åka fram och tillbaka. Det trodde jag inte att vi behövde säga. Vad vi önskar är emellertid *bättre* förbindelser än de förbindelser vi har i dag – säkrare, så att vi även kan ha förbindelser mellan Malmö och Köpenhamn när isen ligger. Det är *bättre* förbindelser totalt vi vill ha. Sedan kan det naturligtvis vara trevligt för dem som vill åka båt att driva en båtlinje också – det är ingenting som hindrar.

Det finns också en del personer som är emot bron som tycks tro att vi som vill ha en bro bara driver detta som någon form av arbetsmarknadsfråga, därför att arbetslösheten f. n. är ganska stor. Då har de inte riktigt förstått vad vi menar. Det är ungefär som när det i debatten om flygplan sades att vi måste bygga flygplan därför att det var ont om arbete i Linköping. Man bygger en bro därför att den tjänar kommunikationerna – precis som man ibland tillverkar nya vapen därför att de kan behövas för försvaret. Det är orimligt att åberopa andra skäl.

Däremot, herr talman, är det självfallet bra att sätta i gång sådana här arbeten nu när det finns så mycket ledig arbetskraft.

I gamla tider, innan vi hade våra moderna kommunikationer och vägar och järnvägar utvecklade, var faktiskt vatten något positivt som kunde förena människor. Man kunde ta sig fram lättast på vattnet. Herr talman! I dag är det inte så. I dag har vi *bättre* utvecklade kommunikationer, och i dag finns det möjligheter att bygga broar. Då tycker jag att vi skall ta till vara dessa möjligheter.

Anf. 29 JOAKIM OLLÉN (m):

Herr talman! Jag måste först, när den här debatten nu börjar dra sig mot sitt slut, säga att jag tycker att det är anmärkningsvärt att kommunikationsministern – enligt vad vi nu kan konstatera – faktiskt inte kunnat eller velat säga någonting i sakfrågan. Jag kan personligen ha en viss förståelse för att han drar sig för att ge sig in i det getingbo som den här debatten kanske i någon mån kan karakteriseras som. Det hindrar inte att kommunikationsministern ändå måste visa sina kort i denna fråga inom en relativt snar framtid. Det kunde då ha varit på sin plats att kommunikationsministern sagt något om vilken inriktning av arbetet han menar vara riktig.

Jag ställde exempelvis till kommunikationsministern frågor om mera preciserade tidsplaner och om uppläggning, och det hade inte på något sätt hindrat det fortsatta arbetet, om kommunikationsministern svarat på detta. Det blir inte precis något överbetyg för den insatsen i alla fall, är jag ledsen att behöva säga.

Självfallet skall kommunikationsministern få chans att utvärdera och fundera litet grand, och jag hoppas att han efter att ha gjort det rehabiliterar sin mycket *neutrala* insats här i dag.

När det sedan gäller frågan i övrigt har det ju sagts en hel del, och jag skall inte säga mycket till. Jag kan inte kommentera lösa rykten om indragna förbindelser. Det är dock ett faktum att vi mellan Malmö och Köpenhamn har haft mycket modern båttrafik med svävare och flygbåtar. Flygbåtstrafik har vi fortfarande, och i den mån man inte satsat på nya linjer har det, vågar

Om Öresundsförbindelserna

jag påstå, inte berott på att det förts en diskussion om broförbindelser, utan det har berott på helt andra saker. Det är dyrt med båtar, det är dyrt att frakta över folk på det viset, och därmed får man en sviktande efterfrågan.

Vad bromotståndarna mycket litet berör är det enkla förhållande som jag pekade på tidigare, nämligen att en bro ger billiga förbindelser, i synnerhet då på litet sikt.

Några ord om fortsättningen Rødby–Puttgarden. Herr Clarkson! Jag vill inte uppmana kommunikationsministern att utan danskarnas medverkan resonera med västtyskarna om den linjen. Det är ju en linje mellan två andra länder än Sverige och Danmark, och det är självfallet de som i första hand berörs som skall tala om den. Men jag kan inte se att det skulle vara orimligt att man, om man nu har den uppfattning som både Rolf Clarkson och jag har, att frågan om Öresundsförbindelserna och Stora Bält och Rødby–Puttgarden hänger samman, också tar en gemensam diskussion om detta projekt. Och låt mig säga att skulle man få för sig att i någon samordnad form satsa på dessa tre förbindelser, så skulle det röra sig om ett investeringsprojekt i denna del av Sverige och i denna del av Europa i storleksordningen 20 miljarder. Det är alltså ett inte ointressant projekt.

Sist och slutligen: Jag är förvisso malmöbo. Numera är jag dessutom Malmöpolitiker, och det har jag ingen anledning att skämmas över, tvärtom. Men jag är vald att här i riksdagen företräda landets intressen. Och det för mig viktiga i denna fråga är att vi i Sverige behöver lönsamma investeringar. Här har vi en investering som kan bedömas som lönsam och som är ett av de största investeringsprojekt som f. n. över huvud taget är föremål för diskussion. Låt oss då inte, varken i denna kammare eller annorstädes, fastna i meningslöst pokulerande och olika politiska tyckanden hit och dit, som kan leda till att denna lönsamma investering inte kommer till stånd. Låt oss sluta att prata och börja handla!

Anf. 30 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Jag vill instämma i det som Claes Elmstedt sade, nämligen att det redan nu föreligger tillräckligt starka skäl mot en bro.

När jag lyssnar på broanhängarna här får jag intrycket att en bro är en bländande affär, som vi skall satsa på. Men om vi tänker efter finner vi att inte kan denna affär vara särskilt bländande, eftersom man måste ha statliga garantier som inte har något annat syfte än att täcka förlusterna om man går på en nit. Ur den synpunkten är naturligtvis affären bländande. Tänk att kunna räkna med en kalkylerad vinst, utan att behöva räkna med en kalkylerad förlust!

Här finns en resurs som skall satsas på bron. Rolf Clarkson nämnde att summan nu är uppe i ca 6 miljarder kronor. Det är helt klart att resursen skall tas från den gemensamma kakan. Är då brobygget det bästa investeringsobjektet för en sådan gigantisk summa? Jag tycker att en satsning på en differentierad företagsstruktur skulle vara en mycket bättre väg att skaffa sysselsättning på.

Anf. 31 KURT OVE JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag skulle vilja klara ut detta med Claes Elmstedt och konstigheterna. Jag upprepar vad jag sade tidigare: Strax före jul hade vi uppe till behandling ett näst intill enhälligt betänkande från trafikutskottet, där det sades att vi borde vänta med ett ställningstagande till dess att vi har fått fram uppdaterade uppgifter. Det förelåg endast ett särskilt yttrande från två av centerns representanter i utskottet, vilka särskilt betonade vad utskottet tidigare hade sagt, nämligen att man skall avvakta utredningarna innan regeringen tar ställning.

Vid behandlingen i kammaren satt Ulla Tillander och Claes Elmstedt där och sade ingenting, utan instämde i detta. Då är det väl inte så egendomligt att jag några veckor senare tycker det är märkligt att Ulla Tillander och Claes Elmstedt säger att kommunikationsministern nu, innan utredningarna är klara, borde ta definitiv ställning och säga nej.

Det är ett konstigt agerande utifrån många utgångspunkter. Här har alltså riksdagen gjort ett uttalande om hur den tycker arbetet skall bedrivas. Så kommer Ulla Tillander och säger att kommunikationsministern borde gå emot riksdagens uttalande. Det vore intressant att få veta vad som skulle hända när Ulla Tillanders partikamrater i konstitutionsutskottet skulle vilja rikta en anmärkning mot kommunikationsministern för att han inte har följt riksdagens beslut. Även utifrån konstitutionella utgångspunkter är Ulla Tillanders fråga mycket märklig.

Joakim Ollén ställer här två frågor som inte har blivit besvarade, och vi vet att vi aldrig kommer att få något svar på den. Jag tycker ändå att de frågorna är riktiga. Joakim Ollén frågade nämligen: Vad är det för färjor som har lagts ner på grund av att vi för en diskussion om fasta förbindelser? Och vad är det för färjor som inte har kommit till stånd av det skälet att vi för diskussioner om fasta förbindelser? Dessa frågor har ställts många gånger, men vi har aldrig fått något svar på dem, och det får vi sannolikt inte heller i dag.

Jag skulle till slut, herr talman, bara vilja peka på en sak som jag tror har varit skadlig för Öresundstrafiken. Den dåvarande kommunikationsministern Claes Elmstedt var på sin tid, för drygt ett år sedan, nere i Malmö och talade. Han sade då nej till en bro och samtidigt att trafiken mellan de båda sundstäderna är en sak för kommunerna och den regionala politiken. Det är, herr talman, ett ganska märkligt uttalande av en kommunikationsminister att hävda att trafiken över ett sund mellan två olika länder inte skulle vara också en statlig angelägenhet.

Anf. 32 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Oavsett om Lennart Johansson blir klar med sin utredning och utvärdering av Öresundsproblematiken redan i vår och beslut kan fattas i kammaren på det materialet, kommer det att ta ungefär ett decennium innan en fast förbindelse kan nyttiggöras. Då är, som jag har sagt tidigare i dag, det akuta problemet inte bara persontrafiken mellan Malmö och Köpenhamn, utan framför allt Sveriges exporttransporter med godsvagnar till Danmark och kontinenten. Och skall satsningen på Sveriges framtid, med devalve-

ringen och alla andra åtgärder, ge resultat, kommer inom kort eller om några år detta problem att blir mycket stort. Det är därför viktigt att kommunikationsministern förmår SJ att snart komma fram med den utredning som vi ständigt hör tisslas om – det läcker ut uppgifter litet då och då. Det materialet är viktigt för att vi snabbt skall få ett beslut.

Så tycker jag också att det inte finns någon anledning att hålla en större debatt här i dag med ganska nattståndna argument. Det är de nya argumenten för och emot som måste fram, det är dem vi måste debattera. Det måste finnas ett fullödigt material, så att beslutet blir riktigt. Annars är risken, herr kommunikationsminister, att vi fattar ett likadant beslut om förbindelserna mellan Sverige och Danmark som har fattats, enligt den tidigare debatten i dag, om SJ:s storlek och utformning och skaffar oss ännu en förlustbringande affär på halsen:

Med detta slår jag mig också till ro och väntar på vad denna utredning och utvärdering skall komma med. Och även om det i och för sig är brådskande, skulle jag vilja sätta upp samma skylt som en privatman har gjort utmed danska vägarna, nämligen ett rött hjärta med texten "Take your time".

Anf. 33 KARIN AHRLAND (fp):

Herr talman! Jag skall ta upp några saker. Det talas väldigt mycket om vad kommunalmän i olika kommuner tycker i den här frågan. Det är självklart att varje kommunalman strider för det som hon eller han anser vara den egna kommunens allra bästa. Det är egentligen deras uppgift. Men ibland gör de misstag också i de fallen. Jag skall inte beskylla någon kommunalman i någon skånsk kommun för att göra det i detta fall, även om jag inte tycker som de. Men jag vill återigen erinra om att det faktiskt är väl så väsentligt vad Sveriges regering och Sveriges riksdag tycker om en sådan här bro.

Sedan har det som vanligt börjat yra olika uppgifter i luften om vad bron skulle kosta. Låt oss då säga att den möjligen enligt dagens kalkyler skulle gå på 6 miljarder kronor. Men det är ju inte staten som behöver betala dessa 6 miljarder. Staten kan möjligen behöva betala en del räntekostnader, men så småningom skall staten, om det blir som man tänkt med konsortiet, få bron.

Dessutom, herr talman: Vad är 6 miljarder i kostnader för en bro mellan två länder, med tanke på att riksdagens nya hus kostar nästan 1 miljard och används av ett fåtal människor jämfört med dem som skulle ha nytta av bron?

Anf. 34 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Det bästa beslutet för sakfrågan, för goda färjeförbindelser, för de anställda inom färjetrafiken och för hela Malmöregionen hade naturligtvis varit ett bestämt nej till en bro. Jag skulle önska att också den här kommunikationsministern hade gett ett klart besked – ett nej till bron på samma sätt som Claes Elmstedt gjorde.

Man kan naturligtvis förstå vissa politiker som tycker att det är mer spännande att satsa på en bro än på vardagliga färjeförbindelser. Men

politikens uppgift är nu en gång att syssla med och försöka lösa triviala problem. Det är visserligen bra med visioner för framtiden, och en bro skulle naturligtvis vara något i världsformat, ett monument över sin tid, att visa upp, men jag tror att det är klokt att i tid lämna visionerna, när de inte är realistiska.

Karin Ahrland sade att det enbart är fråga om kommunikationer. Och i så fall blir det dyra kommunikationer. Jag håller med om att det bara är fråga om att lösa det enkla problemet hur folk skall ta sig över några sjömil vatten. Det problemet skulle en kraftfull satsning på båttrafiken lösa på ett bra sätt.

Anf. 35 KARIN AHRLAND (fp):

Herr talman! Jag sade inte att det blir dyra kommunikationer.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 1982/83:50 om befolkningsfrågan

Anf. 36 Statsrådet INGVAR CARLSSON:

Herr talman! Gunnar Biörck i Värmdö har frågat mig om hur regeringen ser på det aktuella läget i den svenska befolkningsfrågan och bitt mig, om möjligt, ange vilka mål regeringen har i sikte och vilka medel den därvid kan tänka sig att pröva.

När den socialdemokratiska regeringen trädde till i höstas, var det självklart att ägna befolkningsfrågan en särskild uppmärksamhet, eftersom födelsetalen under det senaste decenniet varit så låga och dessutom visat en fallande tendens. Vid årsskiftet fick vi en dramatisk påminnelse om den sjunkande nativiteten: med drygt 92 000 födda barn under 1982 blev folkökningen den lägsta någonsin sedan nödåren på 1860-talet.

I år, 1983, finns det, enligt demograferna, en klar risk att antalet döda kommer att överstiga antalet födda, något som inte inträffat sedan krigsåren i början på 1800-talet. Svenska kvinnor föder i genomsnitt 1,6 barn, alltså långt under det fruktsamhetstal på 2,1 barn per kvinna som krävs för att befolkningen skall reproducera sig själv. Sedan Sverige som första land i världen i mitten på 1700-talet började föra befolkningsstatistik, har fruktsamheten aldrig varit så låg som i dag.

Jag delar Gunnar Biörcks oro för den här utvecklingen, men innebär dessa låga siffror att Sverige nu står mitt uppe i en befolkningskris, att vi nu går in i en period med minskad befolkning? Frågan är inte lätt att besvara, och svaret är inte ett självklart ja, trots de till synes dramatiskt låga födelsetalen.

Demografiska förändringar har mycket lång omloppstid, och utvecklingen under ett decennium är en bräcklig grund för så långtgående slutsatser som att tala om en kris.

För att få perspektiv på dagens födelsetal, kan vi titta på utvecklingen under 1930-talet, en tid när befolkningskrisen tycktes så akut, att makarna

Myrdal trodde att Sverige skulle få – och jag citerar från deras välkända bok *Kris i befolkningsfrågan* – ”en av miniatyrfamiljer uppbyren befolkning, vilken oavbrutet minskas i en så småningom allt snabbare takt”.

Så blev det ju inte. Makarna Myrdals bok bidrog till att väcka opinion för socialdemokraternas familjepolitik, och födelsetalen gick upp i slutet av decenniet. En viktig förklaring till 1930-talets befolkningskris var att giftermålsåldrarna förskjutits uppåt. Folk väntade med att gifta sig och skaffa barn, och så fick vi de stora årskullarna i början av 1940-talet. På 1950- och 1960-talen ändrades återigen mönstren för familjebildningen; människorna gifte sig tidigt och fick barn i förhållandevis unga år.

Nu är vi återigen i ett läge, där genomsnittsåldern för förstföderskor stiger. Man skjuter upp beslutet att skaffa barn. En större andel kvinnor är i dag barnlösa jämfört med tidigare, samtidigt som antalet familjer med tre eller flera barn blivit mindre under de senaste tio åren. Men vi kan inte med säkerhet säga att dagens låga födelsetal blir bestående – teoretiskt kan det röra sig om en tillfällig svacka, så att vi från mitten av 1980-talet återigen skulle få flera år med stora barnkullar.

Sådana här svängningar kan vi se i den demografiska historien, men vi vet inte vad det beror på. I dagens debatt återkommer många faktorer som anses påverka fruktsamhetstalen negativt, t. ex. att kvinnor nu förvärvsarbetar i samma utsträckning som män. Man talar vidare om den moderna preventivtekniken, om nya mönster för familjebildningen, fler skilsmässor, färre äktenskap och fler samboförhållanden. Ofta pekar man på bristen på barnomsorg och att kvinnorna fortfarande i praktiken är dubbeltarbetande; det är så jobbigt med både hem- och yrkesarbete att man inte orkar med barn.

Den här debatten förs i alla västeuropeiska länder och samma faktorer återopås på alla håll, men bland demografiska experter och forskare finns inte någon allmänt accepterad teori som förklarar vår tids låga födelsetal. Vill man finna hållbara och allmänt godtagna förklaringar till befolkningsförändringar, får man söka sig långt tillbaka i historien, när tillgången på livsmedel, krig och epidemier reglerade befolkningens storlek.

Inom den demografiska forskningen kan vi, litet förenklat, tala om två huvudskolor: de som anser att dagens låga födelsetal bara är en del i en normal cyklisk process, och de som menar att låga födelsetal kommit för att stanna, helt enkelt en konsekvens av att vi lämnat ett agrart och traditionspräglat samhälle bakom oss och nu lever i en rörlig, urbaniserad och högteknologisk värld. I dag konkurrerar barnen med föräldrarna om konsumtionsutrymmet; barnen blir en börda och ett hinder för människornas självförverkligande, menar den här skolan. Ofta pekar man också på att välfärdspolitiken i de industriellt utvecklade staterna fördunklat det gamla sambandet mellan egna barn och tryggad ålderdom.

Nedgången i födelsetalen i Sverige – och i Europa – sammanfaller med industrialismens framväxt. Under de senaste 100 åren är det faktiskt bara några få årskullar från 1930-talets mitt som fött tillräckligt många barn för att klara reproduktionstalet. Att vår befolkning ändå ökat beror dels på

invandringen, dels på att dödligheten minskat; vi lever längre än tidigare generationer.

Över hela den industrialiserade världen är födelsetalens utveckling märkligt likartad – överallt sjunker de. I den mån man kan se något mönster, så är födelsetalen lägst i de industriellt och ekonomiskt mest avancerade staterna: Västtyskland, Schweiz och Danmark har exempelvis lika låga eller t. o. m. ännu lägre födelsetal än Sverige.

Denna utveckling antyder att de materiella förbättringar och den ökande valfrihet som människorna fått genom industrisamhällets utveckling skulle ha lett till att man väljer bort barnen och i stället satsar på att tillfredsställa egna materiella behov framför glädjen att se nytt liv födas.

Till den här typen av generella förklaringar bör man inta en mycket skeptisk attityd. Något så personligt som enskilda människors vilja att föda och fostra barn kan man inte fånga i enkla formler – människor har en naturlig längtan att få barn. Barn är en källa till rikedom och glädje också i vår egen tid. Men barn skall vara önskade när de kommer till världen. Beslutet att skaffa barn skall vara ett fritt val och inte styras av något annat än av omsorgen om barnen själva.

Likväl är det ofrånkomligt att de låga födelsetalen på nytt aktualiserar frågan hur vi politiskt och i andra sammanhang kan skapa så goda villkor som möjligt för barn och föräldrar.

1941 års befolkningsutredning under Tage Erlander mynnade ut i slutsatsen att "en socialpolitik som tryggar barnen mot nöd och garanterar dem tillfredsställande uppväxtförhållanden – utgör den grund varförutan all befolkningspolitisk diskussion ter sig som meningslös". Det är nära 40 år sedan detta skrevs, men det är fortfarande giltigt. Då som nu måste familjepolitiken stå i centrum.

Den barn- och ungdomsdelegation som knyts till statsrådsberedningen under statsministerns ledning är ett uttryck för den vikt som vi lägger vid barnens uppväxtförhållanden.

Riksdagen har redan på regeringens förslag beslutat om ökat stöd till barnfamiljerna.

Arbetet för jämställdhet mellan kvinnor och män intensifieras nu i regeringen. Föräldrar av båda könen måste ges reella förutsättningar att kombinera sitt föräldraskap med förvärvsarbete. För det krävs en god barnomsorg samt att jämställdhetsaspekter beaktas i all samhällsplanering.

Jag vill också erinra om att socialministern skall tillsätta en arbetsgrupp för att göra en samlad bearbetning av allt det utredningsmaterial som snart kommer att finnas beträffande det ekonomiska stödet till barnfamiljerna. Socialutskottet har begärt en sådan översyn, och det finns en bred politisk enighet om vikten av att samhället på olika sätt stödjer och underlättar barnfamiljernas situation.

Behovet av kunskap om befolkningsfrågan är, som framgått av vad jag sagt, mycket stort. Utredningsgruppen på statistiska centralbyrån har

Måndagen den
24 januari 1983

*Om befolknings-
frågan*

producerat ett mycket omfattande material, och dess arbete kommer att fortsätta.

Regeringen kommer dessutom att inbjuda ett antal forskare, samhällsdebattörer och kulturpersonligheter att med en bred ansats analysera och beskriva befolkningsfrågan, de psykologiska, sociala och ekonomiska faktorer som påverkar människornas vilja att skaffa barn. Tanken är att stimulera och ge underlag till en vidare debatt från så många olika utgångspunkter som möjligt i denna för oss alla så viktiga fråga.

Barnens väl är samhällets väl, och i grunden är detta vad befolkningsfrågan handlar om. För oss politiker är barnens villkor och föräldrarnas möjligheter att leva ett rikt och gott liv tillsammans med sina barn en av de allra viktigaste uppgifterna. Ett samhälle som är vänligt mot sina barn kommer också att få glädjas åt många barn; det tror jag att Gunnar Biörck i Värmdö och jag är överens om.

Anf. 37 GUNNAR BIÖRCK i Värmdö (m):

Herr talman! Statsministerns ställföreträdare, statsrådet Ingvar Carlsson, har bevärdigat mig med ett långt och innehållsrikt svar på min interpellation om regeringens syn på det aktuella läget i befolkningsfrågan. Jag vill börja med att tacka för svaret. Det var inte ett traditionellt interpellationssvar. Det innehöll en myckenhet av substans, och det var hållet i en positiv och för fortsatt tankeutbyte gynnsam anda. Svarets längd och mångsidiga innehåll gör att även mitt anförande måste bli långt. Men detta är första gången under min tid i riksdagen som en person på högsta nivå inom regeringen ansett denna fråga ha en vikt som fört den över departementschefspanelet. En tidigare statsminister ansåg att den med hänsyn till ärendefördelningen hörde hemma i socialdepartementet.

Vad jag nu sagt innebär inte att jag inte med glädje också vid något annat tillfälle skulle diskutera saken med Sten Andersson – även med honom har jag haft tillfälle att föra sakliga och sansade samtal i socialpolitiska frågor, och jag skall gärna göra det igen. Låt mig här också göra en reverens för en av dem som lämnat riksdagen: Göran Karlsson. Av de 15 riksdagsledamöter, som för fem år sedan undertecknade socialutskottets betänkande 1977/78:32 Befolkningsutvecklingen, har både ordföranden, Göran Karlsson, och vice ordföranden, Gabriel Romanus, nu lämnat riksdagen. Det var i hög grad Göran Karlssons förtjänst att detta betänkande bröt den socialdemokratiska ovilja mot att ta tag i befolkningsfrågan som ideologisk kortsynthet under långa tider förde med sig, men av vilken jag inte fann några spår i Ingvar Carlssons anförande.

När Ingvar Carlsson i minnet rättmätigt återkallar makarna Myrdals bok Kris i befolkningsfrågan, kan jag inte underlåta den reflexionen, att han själv är född på senhösten det år denna bok kom ut – 1934. Ingvar Carlsson har ibland varit före sin tid – och mera krismedveten än en del andra; hans föräldrar var det tydligen också.

Själv upplevde jag som ung medicinare den debatt som följde på makarna Myrdals bok: min första artikel i saken skrev jag, 21-årig, 1937. Det var då

uppenbart att det inom socialdemokratin fanns en meningsriktning som såg socialpolitiska åtgärder för barnfamiljerna främst som ett led i en generell socialpolitik. "Att spekulera i att dessa åtgärder skola höja nativiteten tror jag vi skola låta bli", sade i riksdagen Olivia Nordgren. Mot detta kunde man ställa Gustav Möllers direktiv till den befolkningskommission han tillsatte 1935: "I främsta rummet har man därvid att inrikta sig på åtgärder, ägnade att befordra en ökad äktenskapsbildning, framför allt i yngre åldrar, och en uppgång i nativiteten."

I ett föredrag inför Svenska läkaresällskapet några år senare, 1941, med erfarenhet från både beredskapstjänstgöring och tjänstgöring på en förlossningsavdelning – det yttre och det inre folkförsvaret – och med oro för en statsskuld "som på två år stigit från 2,6 miljarder till 5", gjorde jag mig till tolk för skatt efter försörjningsbörda, dvs. inkomsten dividerad med antalet "konsumtionsenheter" i familjen, samt för progressivt ökande barnbidrag, ju fler barn familjen har. Efter 40 år – och nu med en statsskuld på inemot 500 miljarder – förefaller detta att fortfarande vara god moderat politik, och möjligen även socialdemokratisk? Jag föreslog även inrättandet av ett centralt organ för befolkningspolitik. Om socialministrarnas tilltänkta arbetsgrupp kunde utvecklas i den riktningen vore den måhända en av de relativt få kommittéer som jag skulle kunna känna en viss fördragsamhet med.

Under de sju riksmöten jag hittills fått delta i har jag sett som en av mina uppgifter att medverka till att systematiskt föra den här frågan vidare, förbi dagspolitikens bränningar och skär och, om icke in i, så åtminstone på väg mot en hamn.

Sålunda ställde jag 1977 en fråga till den dåvarande statsministern som besvarades av hans socialminister, och därefter har denne samt ytterligare två socialministrar besvarat inalles fyra frågor eller interpellationer. I samband med socialutskottets enhälliga betänkande 1977/78:32 – för snart fem år sedan – hade jag också tillfälle att i kammaren utveckla mitt partis och mina synpunkter i denna fråga.

I det här huset, som vi snart skall lämna, får man lära sig – liksom Per och Kersti på marknaden i Värnamo – tålmod. Vad penningvärdesförsämringen beträffar är vi ju f. ö. snart tillbaka i Görtzens tid. Men efter sex års strävanden här i kammaren kan det inte hjälpas att jag börjar vilja se något gjort – inte bara nya utredningar och nya diskussioner. Ingvar Carlsson har varit duktig med att avskaffa kommittéer i sant Thorsonsk anda – därigenom har han f. ö. tillmötesgått önskemålen i en av mina motioner förra året på ett mera följsamt sätt än finansutskottet vågade i sitt betänkande 1981/82:20. Men lova mig nu, Ingvar Carlsson, att från början sätta snäva deadlines för Sten Anderssons arbetsgrupp och era egna samhällsdebattörer! Barn kan inte *pratas* fram. Även – och främst – annat måste till. Det är nu fem år sedan socialutskottet skrev: "Mot denna bakgrund anser utskottet att regeringen" – det är nu ni, Ingvar Carlsson – "utan *dröjsmål* bör överväga, vilka åtgärder som – utöver den planerade" – och nu genomförda – "undersökningen av orsakerna till födelseminskningen – bör vidtas med anledning av den oroande" – det är vi två ense om – "befolkningsutvecklingen". Långbän-

karnas tid är, och måste vara, förbi.

Herr talman! Jag får väl anses tillhöra oppositionen, och rollen som opponent är en del av både det akademiska och det politiska livet. En opponent försöker ju finna fel i den framställning respondenten står till svars för. Det finns i Ingvar Carlssons svar formuleringar som jag kanske skulle ha uttryckt på annat sätt. Jag måste förmodligen markera dem men utan att göra större väsen därav, ty det viktiga är för oss båda att se framåt, och detta är ett av de områden där det borde vara möjligt för min förutvarande, värderade rumsgranne och mig att mötas inom "den stora koalitionen" ram.

Likväl: när Ingvar Carlsson talar om opinionen för socialdemokraternas familjepolitik under 1930-talet, skall man nog inte glömma att många, som inte tillhörde socialdemokratin då för tiden, var lika angelägna om en kraftfull befolkningspolitik som socialdemokraterna och kanske hade varit beredda att gå ännu längre än de. På samma sätt vill jag, när Ingvar Carlsson säger att riksdagen "på regeringens förslag" nu beslutat om ökat stöd till barnfamiljerna, också erinra om att vi inom moderata samlingspartiet starkast ivrat för att särskilt verksamt stöd skall ges åt flerbarnsfamiljerna. Ambitionen att stödja barnfamiljerna är faktiskt inte (s)-märkt. Vårt parti har av historisk tradition och av en levande känsla för hela vårt folk och dess framtid velat bära sitt ansvar och erbjuda sin medverkan i utformningen av en befolkningspolitik som verkligen försöker komma till rätta med orsakerna till födelseminskningen.

Men när denna markering är gjord, vill jag återgå till lägesbeskrivningen i Ingvar Carlssons svar. Den beskrivningen är – på det utrymme som stått till förfogande – mycket förtjänstfull och nyanserad, och jag vill komplimentera både statsrådet och dem som bistått honom vid svarets utformning. Det finns i svaret bl. a. en hänvisning till att det har sagts att "välfärdspolitiken i de industriellt utvecklade staterna fördunklat det gamla sambandet mellan egna barn och tryggad ålderdom". Även om man, som Ingvar Carlsson litet senare säger, bör inta en skeptisk attityd till "generella förklaringar", tror jag inte att just denna iakttagelse skall "fördunklas". Situationen är ju faktiskt i dag den, att svenska folket förväntar sig inte att *egna*, men väl att *andras* barn skall försörja det på ålderns dagar. På en statsskuld, som från början av 1940-talet till nu stigit från 4 à 5 miljarder till 400 à 500 miljarder, är det ju våra barn och barnbarn som skall betala räntorna och amorteringarna. Hur skall de kunna göra det och dessutom försörja oss? Befolkningsfrågan har förvisso sina "fördelningspolitiska" aspekter, men de är av ett annat slag än de gängse: *vertikala* i stället för *horisontella*. Dag Hammarskjöld insåg detta på 1940-talet. Finansutskottet har ännu inte insett det. Kanske Arne Gadd, som onekligen inte är alldeles obegåvad, nu kan få utskottet att göra det. Men framför allt: måste vi inte *alla* göra svenska folket medvetet om dessa samband och mekanismer generationerna emellan? Vid en diskussion på statistiska centralbyrån sade Carl Johan Åberg: Det är en fråga om bristande insikt om det egna handlandets långsiktiga konsekvenser. Svenska folket har inte *beslutat* att avveckla sig självt.

Kanske kan det också tillåtas mig att göra vissa kompletteringar till

*Om befolknings-
frågan*

faktaredogörelsen i Ingvar Carlssons svar. När jag tog upp frågan här i riksdagen för jämnt sex år sedan hade vi mellan åren 1971 och 1976 upplevt en nedgång av antalet födda från 114 500 till 98 000, dvs. 16 500 färre barn per år under förloppet av dessa sex år. När makarna Myrdal slog larm 1934 hade Sverige under en sjuårsperiod haft en nedgång med 13 000 födda, dvs. ett relativt sett avsevärt mindre tal. Under 1977 och 1978 fortsatte födelsetalen att sjunka ned till 93 000 för att under 1979 och 1980 åter förete en svag uppgång till 97 000. De senaste två åren har vi fått en ny nedgång, till 92 600 förra året, vilket mot bakgrund av antalet döda resulterat i det lägsta födelseöverskottet sedan början av 1800-talet – man kan naturligtvis säga sedan 1860-talet – men de mest dramatiska skillnaderna uppstod under den tid vi förde det olycksaliga kriget i Finland 1808–1809. Under de senaste tolv åren, från 1971 till 1982, har antalet årliga födslar gått ned från 114 500 till 92 600, dvs. med 22 000, alltså med en femtedel inom föga mer än ett decennium. Som framgår av svaret har fruktsamheten – detta biologiskt-statistiska begrepp – i Sverige aldrig varit så låg som i dag. Ingvar Carlsson nämnde siffran 1,6 barn per svensk kvinna under hennes levnad, medan fruktsamheten måste vara minst 2,1 barn per kvinna för att befolkningen skall kunna hållas konstant. Det kan inte vara alldeles ur vägen att nämna att det genomsnittliga antalet aborter för en svensk kvinna i dag är 0,6, dvs. just skillnaden mellan den önskvärda och den fullföljda fruktsamheten. Det är, som Ingvar Carlsson har erinrat om, bara några få årskullar från 1930-talets mitt som har fött tillräckligt många barn för att säkra återväxten.

En annan uppgift ur statistiska centralbyråns studier, som jag tycker att det är viktigt att hålla fram, är den att i åldrarna 20–24 år tänker nästan alla kvinnor skaffa sig barn, och av dem som redan då har två barn vill nära två av tre gärna få ytterligare ett eller flera barn. Även i 25–29-årsåldern vill mer än hälften av tvåbarnsmödrarna ha flera barn, men efter 30-årsåldern sjunker denna ambition snabbt. Nu torde det vara så att andelen en- och tvåbarnsfamiljer i Sverige inte är mycket lägre än den tidigare varit, medan tre eller flera barn däremot blivit allt ovanligare. Såvitt jag förstår måste en väsentlig ambition för befolkningspolitiken vara att göra det möjligt för fler kvinnor att få och fostra tre eller flera barn, låt vara att det kanske – som sederna nu blivit – sker inom mer än ett äktenskap eller äktenskapsliknande förhållande. Att viljan till många barn – trots ekonomiska vanskligheter – kan vara stark har några svenska författarinnor på senare tid givit bevis på.

Herr talman! Jag har hittills kommenterat en del av innehållet i interpellationssvaret. Men jag tror att det ligger lika mycket i Ingvar Carlssons intresse som i mitt att därutöver försöka utveckla samtalet vidare, i riktning mot tänkbara åtgärder. Både makarna Myrdal och Ingvar Carlsson har använt ordet kris i samband med befolkningsfrågan, och i båda fallen avser man uppenbarligen därmed en minskande befolkning, där de döda blir fler än de födda. Det är svårt att se in i framtiden, men vi kan i dag konstatera, att varken vårt land eller de stora delar av Europa, som nu är i färd med att uppleva samma utveckling som vi, är några nationella reservat – vår tid har

upplevt nya folkvandringar bl. a. från länderna kring Medelhavet och kring Syd kinesiska sjön. Befolkningskrisen i Europa har på så sätt både en inre och en yttre aspekt. Den *inre* innebär att befolkningen åldras, de aktiva åldrarna får färre barn men flera föräldrar att försörja, skolor och barndaghem slår igen, medan anspråken på åldringsvårdsinstitutionerna växer; den *yttre* att trycket mot och över gränserna ökar: "Att – om avfolkningen blir mycket kraftig – befolkningstrycket utifrån kan bli så starkt att det spränger denna fördämning och att då i vidrigt fall även vår fred kan bringas i fara är en allvarlig följsats", skrev makarna Myrdal 1934. Om de successiva transfusionerna av det klenmodiga svenska folket med annat blod skall visa sig bli på gott eller ont beror förmodligen i inte ringa utsträckning på oss själva. Av skottar, valloner och fransmän har vi i varje fall tidigare inte farit illa. De har skrivit ärofulla blad i Sveriges historia.

Den så att säga inre krisen tenderar att förstärka en befolknings- och samhällsutveckling som redan är tydlig, nämligen fyra- och även femgenerationsfamiljen och det däremot svarande samhället. Man behöver bara se efter vilka det är som i dag undertecknar dödsannonserna: det är många barnbarnsbarn och emellanåt några barnbarnsbarnbarn. I dag är mormor den axel kring vilken det svenska samhället roterar. Det är av henne man väntar sig egna produktiva insatser, tillika med tillsyn, stöd och vård både uppåt och nedåt i generationerna. Lill-Babs Svensson blev mormor vid 37 års ålder, har det sagts. Numera är det inte lilla Rödluvan som kommer med mat till mormor, utan det är mormor som cyklar till dagis och hämtar lilla Rödluvan.

Utvecklingen mot fyra-femgenerationssamhället – en företeelse som är helt unik i historien – ger också aspekter på kvinnornas livscykel. Häromdagen gav pressen, som ju alltid har sinne för politikens väsentligheter, intrycket att statsråd och partiledare i denna kammare främst hade diskuterat olika ställningar i sängen. Tillåt mig att komplettera framställningen med uppgiften att mannens fertilitet kan bevaras bortemot eller t. o. m. förbi 70-årsåldern, medan kvinnans avtar från 35-årsåldern för att upphöra vid klimakteriet, som dock nu för tiden i många fall verkar att inträffa senare än vad böckerna tidigare angav. Men så är det alltså: kvinnans möjligheter att få barn, friska barn, är framför allt koncentrerade till 15–25 år av hennes nära 80 år långa liv. Detta är tyvärr just de år då den moderna kvinnan vill satsa på utbildning och – när utbildningen är avslutad – använda sina nya kunskaper i nyttigt, intressant och avlönat arbete, som sätter henne i kontakt med andra vuxna människor. Detta är begripligt. Men samtidigt måste man hålla i minnet att medan hennes fertila period kanske är 20 år, är den tid som står henne till buds för utbildning och yrkesverksamhet sammanlagt ungefär 50 år. Några bekymmer ur ATP-synpunkt finns inte längre och har väl egentligen aldrig funnits.

Det är klart att man kan ställa frågan: Varför bråkar karlarna om det här med flera barn? Gunnar Myrdal, Gustav Möller, Erland Hofsten och Carl Johan Åberg – och nu: om än med viss försiktighet – Ingvar Carlsson – alla goda socialister. Några befolkningspolitiska aspekter anlades i varje fall inte i

”Sally och friheten” på TV häromdagen. Frihet till vad? – Ibland till att till slut bli ensam, med sin hund eller katt. I julis fick jag ett brev från en vän från längesedan, på sin tid en av våra mest uppburna prima ballerinor. Hon skrev: ”Man blir hemskt ensam när man inte har skaffat barn.” Självförverkligandets dyra pris.

För att komma ned till frågan om ”mål och medel”, vilket är då målet? Sett ur statistikernas och befolkningspolitikernas synvinkel kanske i genomsnitt 2,1 levande barn åt alla svenska kvinnor. Skall man då främst satsa på att *fler* kvinnor än nu skaffar sig barn över huvud taget – eller skall man stödja de särskilt *barnvänliga*, för att anknyta till Ingvar Carlssons begreppsapparat, mycket starkare än nu, så att vi får många flera, riktigt stora familjer för att kompensera alla de små familjerna? Vad är önskvärt och vad är möjligt?

Om det senare vet vi kanske något, genom bl. a. Ann Sofie Kälveemarks avhandling för några år sedan. Hörnstenar i 1930-talets befolkningspolitik var bl. a. *bosättningslån*, *mödrahjäl* och *barnrikehus*. Under samtidshistorikerns lupp visade det sig att *bosättningslånen* utnyttjades av ekonomiskt medvetna ungdomar, men deras ekonomiska medvetande kom dem att avstå från att skaffa barn; *mödrahjälpen* räddade förmodligen livet på ett antal barn till slarviga eller sangviniska föräldrar, och *barnrikehusen* blev bra för de barn, som redan kommit till, men flera blev det nog inte. Således: barnen fick det nog bättre, men nämnvärt flera barn blev det inte. Vad kan vi lära av Ann Sofie Kälveemarks studie? Kanske att en befolkningspolitik, som bara är en form av allmän socialpolitik, inte ger de resultat man hoppats på. Den måste möta de psykologiska behoven, om jag så får säga, och ha bestämda målgrupper.

Däremot blev det en ”baby boom” under krigsåren: sinnesförändringar spelar kanske en större roll än ekonomiska faktorer. Från min egen tid ute i ”beredskapen” upplevde jag det som en typiskt manlig reaktion att vilja försäkra sig om att leva vidare genom barn, för den händelse man själv skulle stryka med. Uppfattningen att *attityder* spelar en större roll än *åtgärder* redovisades från skilda håll vid en debatt som Statistiska föreningen höll på SCB förra året. Hur föga realistiska vissa föreställningar om orsakers verkningar visar sig vara kan också exemplifieras av Alva Myrdals vision av att ”privat hushållsdrift” skulle ”nötas bort” genom den sociala utvecklingen. Vad har vi i stället fått? Jo, bättre hushållsmaskiner, livsmedelsindustrins halvfabrikat, snabbköp och matidskrifter samt matlagningskurser för herrar. Ingvar Carlssons framtidsstudiegrupp får nog anstränga sin fantasi i fortsättningen. Det kapitalistiska samhället kan överraska den sociala utvecklingen. Vad *kan* vi påverka? Såvitt jag förstår två områden. Vi måste försöka minska antalet *onödiga* aborter. Det är nästan förnuftsvidrigt att uppleva hur det i dag går två motsatta strömningar genom folkhavet: att ”ta bort” barnet genom abort och att åstadkomma ett barn genom konstgjord befruktning, med främmande, okända sädesceller eller genom sammanförande av kända sädesceller och ägg i provröret och implantation av det befruktade ägget i moderns – eller en vikarierande moders – livmoder.

Det andra området är att – snart sagt till varje pris – ge de ”barnvänliga”

familjerna en rejäl chans att utan orimliga uppoffringar sätta tre eller flera barn till världen. Dessa familjer måste få allt tänkbart stöd, materiellt och immateriellt – det finns förmåner i kösamhället, som inte kostar samhället något, men är mycket värda för den det gäller. Såvitt jag förstår måste detta ske inom ramen för en familjebeskattningsprincip som inte bara tar hänsyn till vilka som har inkomsterna, utan också till vilka som skall leva på dem. "Man måste ta från ungarlar och mer eller mindre barnlösa familjer och ge till flerbarnsfamiljerna", sades det rent ut från Myrdals. En preferentiell behandling av flerbarnsfamiljer var emellertid ingen ny idé. Redan kung Adolf Fredrik utgav i mars 1770 en förordning "Till befordran af Folkmängdens ökande i Riket". Han ansåg att "tidige Giftermåls befordrande" var "thet säkraste medel", men därutöver föreskrevs att "alla hemmansbrukare eller Skattlagde Torpare", utan hänsyn till ålder, skulle befrias från alla personliga utskylder "så snart the äga Fyra Mantals skrefne Barn" och detsamma skulle gälla fattigt folk, fiskare, soldater, båtsmän och deras vederlikar intill dess det yngsta av fyra eller flera barn nådde åtta års ålder. Tyvärr dog kungen året efter.

Sambeskattningen höll kvar kvinnan i familjen. Särbeskattningen förde ut henne på arbetsmarknaden. Men många barn fick betala priset. Det måste vara möjligt att utforma en beskattningsprincip som bevarar särbeskattnings fördelar, men som – genom att vid beskattningen ta hänsyn till familjens samlade försörjningsbördor – inte missgynnar familjer där endast en arbetar utom hemmet.

I en tid då även insiktsfulla socialdemokratiska ekonomer vågar säga rent ut att den offentliga sektorn och transfereringarna måste bantas, är det desto viktigare att – i den utsträckning de ännu finns kvar – familjen och släkten får möjlighet att fungera som första hjälpinstans. Jag fick ibland hemma höra Fredrik Vilhelm Thorsons ord upprepas, att "statens medel är andra människors pengar", och det kan tänkas att dessa "andra människor" nu tycker det är på tiden att de får ta ansvar för litet mera av sina egna medel. Ju osäkrare det förefaller vara att "samhället" i längden skall kunna infria sina åtaganden, och ju ovissare det blir om andras barn kommer att vilja ta hand om oss på ålderns höst, desto viktigare blir det att – som förr – kunna lita till de egna, inom familjen, inom släkten. Kanske kommer man snart åter att kunna säga att vad som är bra för familjen är bra för landet. Denna sanning kommer att bli uppenbar till sist, men det skulle inte skada om insikten härom redan nu finge utrymme vid utformningen av familjepolitiken.

Det finns emellertid ytterligare en mycket viktig, kanske alldeles avgörande, utveckling inom samhället, som Ingvar Carlsson inte berörde i sitt svar men som kan komma att ställa många begrepp på huvudet och samtidigt, också den, möjligen ge familjepolitiken en ny vändning. Jag syftar på den rörelse till förmån för en rättvisare delning av de befintliga arbetstillfällena, som är en verklighet – även i fackliga kretsar – ute i Europa. Skulle en arbetsdelning bli verklighet, med en allmän sextimmars arbetsdag, kommer rimligtvis bl. a. barntillsynsfrågan i ett nytt läge. Svensk fackföreningsrörelse har *hittills* visat sådana förslag kalla handen, men på allra sista

tiden synes både Rudolf Meidner och Gunnar Adler Karlsson ha uttalat sympati för dem. Det skall bli intressant att se hur Ingvar Carlssons "think tank" i Rosenbad kommer att hantera den frågan.

Herr talman! För snart fem år sedan belystes den svenska befolkningsfrågan här i kammaren av företrädare för de fem riksdagspartierna. Det var knappast en debatt, utan en serie av i många stycken samstämmiga deklARATIONER. Sedan dess har ingen debatt värd det namnet förekommit här i denna sak. Allt har på hävdvunnet sätt sopats under mattan i väntan på utredning.

Ingvar Carlssons interpellationssvar betyder i det avseendet en islossning: Frågan är på nytt aktuell, det offentliga samtalet kan åter ta vid. Jag tackar statsrådet Carlsson för detta, och jag tackar er, herr talman, för att jag fått ta er och kammarens tid i anspråk med några av de tankar som jag burit på. För ögonblicket blir min allra sista kommentar till slutorden i Ingvar Carlssons interpellationssvar om "ett gott liv" att jag ännu minns – från en skolvslutning för mer än 50 år sedan – hur vår inspektor lät hälsa att "man kan inte alltid leva gott, men man kan alltid försöka att leva väl". Tider kan komma då färre kan leva gott men då likväl alla måste försöka leva väl.

Anf. 38 Förste vice talmannen INGEGERD TROEDSSON (m):

Herr talman! Varför är det så få familjer i Sverige som vågar sig på glädjen med ett tredje eller ett fjärde eller kanske t. o. m. ett femte barn? Ekonomin är förvisso inte allt här i världen, men vår familjepolitik är i hög grad inriktad på att underlätta för de små barnfamiljerna. Ju fler barn det blir i familjen, desto svårare blir det att anpassa sig till den förment jämlika familjepolitik som bygger på att båda föräldrarna skall förvärvsarbeta och att alla barnen skall vara på daghem.

Många föräldrar vill förvisso gärna förvärvsarbeta även när barnen är små. Men redan från det tredje barnet ökar svårigheterna att orka med både barn och förvärvsarbete med den kommunala barnomsorg som är den enda som gynnas av det allmänna. Jämfört med enbarnsfamiljerna är det också bara hälften så stor andel av familjerna med tre eller fler barn som använder kommunal barnomsorg. Det är lätt att förstå att det blir jobbigt för föräldrarna att lämna och hämta barnen på kanske olika ställen. Det blir jäktigt och hetsigt också för barnen. Risken för att något av barnen skall vara så krassligt att det måste stanna hemma ökar naturligtvis också ju fler barn det finns i familjen.

Andra barnomsorgsformer som kanske skulle passa bättre för de större barnfamiljerna missgynnas samtidigt allvarligt, även om de i sig skulle kosta betydligt mindre än de ca 55 000 kr. per barn som den kommunala barnomsorgen i genomsnitt kostar.

Låt oss för ett ögonblick se på en familj med tre småbarn. Låt oss anta att mannen har en genomsnittlig industriarbetarlön, ungefär 90 000 kr. i år, och att också hustrun gärna vill förvärvsarbeta. Låt oss anta att hon jobbar halvtid och har 40 000 kr. i inkomst. Låt oss också anta att det finns en granne i samma hus som gärna tar hand om barnen under den tid då hustrun arbetar.

Betalar familjen mer än 5 kr. i timmen för varje barn – märk väl 5 kr. i timmen inkl. socialavgifter för dagmaman – går hennes förvärvsarbete med förlust. Familjens inkomst efter skatt och barntillsyn och bortfallna bostadsbidrag blir t. o. m. lägre än om modern stannar hemma. Och tar hon själv hand om barnen på heltid – och utför ett arbete som på daghem kostar 160 000–170 000 kr. – räcker familjens enda lön inte till för familjens försörjning. Det beror i och för sig inte på att familjeinkomsten är för låg utan på att skatten tar mer än familjen kan bära.

Låt mig på en tablå på kammarens bildskärm visa vilka inkomster dessa eninkomstfamiljer behöver för att nå upp till existensminimum, en nivå som ligger betydligt under konsumentverkets beräkningar över vad som behövs för en dräglig standard i barnfamiljerna. Hyror i tablå har antagits motsvara "övre hyresgränsen", dvs. i stort sett en genomsnittshyra.

Har familjen två barn behövs 88 000 kr. för existensminimum. För makarna ett tredje barn måste de höja sin inkomst med nära 20 000 kr. för att kunna bibehålla samma låga nivå. För ett fjärde barn måste de höja inkomsten med ytterligare 30 000 kr. För ett femte barn krävs en ytterligare höjning med 65 000 kr., upp till 202 000 kr. i inkomst. Då har jag ändå vid beräkningen tagit hänsyn till att flerbarnstilläggen har fördubblats från i år.

Detta visar att flerbarnsfamiljerna ofta är instängda i en återvändsgränd. De har stora svårigheter att kombinera förvärvsarbete och kommunal barnomsorg. Betalar de privat barnomsorg med skatt och arbetsgivaravgifter blir standarden regelmässigt t. o. m. lägre än om en av föräldrarna stannar hemma. Stannar mamman eller pappan hemma blir standarden mestadels hårt nedpressad samtidigt som deras sociala trygghet urholkas. Det föreligger ingen anställningstrygghet när yngsta barnet är över ett och ett halvt år, ingen rimlig sjukpenning osv. Socialbidrag till skatten blir allt oftare verkligheten för dessa av samhället ändå så önskade och eftertraktade flerbarnsfamiljer.

Allt detta påverkar naturligtvis familjernas inställning till tanken på ett tredje eller fjärde barn. Ekonomi är förvisso inte allt, som jag sade, men ingen familj kan leva enbart på föräldrarnas glädje över barnen.

Herr talman! Min uppfattning är att vi inte kan få en familjepolitik värd namnet utan att ta hänsyn till barnfamiljernas lägre skatteförmåga. Ju fler barn det är i familjerna, desto oftare är de hänvisade till att leva på i stort sett en enda inkomst. Men man kan inte, som man gör i dag, i stort sett jämställa en ensamstående person utan barn och en hel barnfamilj med samma inkomst och påstå att de har samma skatteförmåga.

Men vi ger ju i stället barnfamiljerna barnbidrag och bostadsbidrag, kan man invända. Problemet är att framför allt de större barnfamiljerna avhånds så mycket mer, i skatt än de förmår bära att inte ens på papperet betydande barn- eller bostadsbidrag förmår kompensera detta.

Fembarnsfamiljen med 200 000 kr. i inkomst når knappt upp till existensminimum, vilket framgick av den tablå jag visade. Ändå betalar den mer än 90 000 kr. bara i inkomstskatt, mot de 24 750 kr. den får tillbaka i form

av barnbidrag och flerbarnstillägg. Vid denna inkomst, då man alltså ännu inte har nått upp till existensminimum, har bostadsbidraget helt trappats bort.

Trebarnsfamiljen med 90 000 kr. i inkomst får visserligen ca 26 000 kr. i barnbidrag och bostadsbidrag, men den betalar ca 30 000 kr. i inkomstskatt och ytterligare ungefär 9 000 kr. i moms. Det hade faktiskt varit bättre för denna familj om den hade sluppit betala skatt och i stället gått miste om barnbidrag och bostadsbidrag.

Till detta kommer att bostadsbidraget är en dålig kompensation för den alltför höga skatten. Bostadsbidraget beror nämligen på hur hög hushållsinkomsten är *före skatt*. Eftersom flerbarnsfamiljerna, som jag sade tidigare, ofta har en ojämn inkomstfördelning mellan makarna, blir deras inkomst efter skatt betydligt lägre än normalt. Även utformningen av bostadsbidragen missgynnar således på detta sätt de större barnfamiljerna. Bostadsbidragen bortser också från att en hel del familjer kan ha betydande skattefria inkomster, som t. ex. underhållsbidrag.

Bostadsbidraget tar slutligen inte heller någon hänsyn till att barntillsynskostnaderna kan variera mycket starkt. En familj med flera barn har kanske 30 000 kr. eller mer i barntillsynskostnader, en annan kanske kan dela på arbete och barnomsorg, och då har man inga barntillsynskostnader alls. Ändå blir bostadsbidragen desamma.

De här exemplen visar att den s. k. rundgången inte fungerar. Barnfamiljer med endast en inkomst eller med höga barnomsorgskostnader avhånds så mycket mer i skatt än de förmår bära att inte ens på papperet betydande barnbidrag eller bostadsbidrag förmår kompensera detta.

Får vi inte en rättvisare familjebeskattnings och ett valfriare stöd till barnomsorgen, kommer med all sannolikhet raset i barnantal att fortsätta. Allt fler kommer också att tvingas söka socialbidrag för att få ihop till skatten.

I en intervju i Svenska Dagbladet för några veckor sedan visade socialministern Sten Andersson en öppen inställning till familjebeskattningsen. Vågar jag hoppas att också statsrådet Carlsson är beredd att verka för en översyn av den familjebeskattnings som hårdast drabbar de familjer som har många munnar att mätta?

Anf. 39 Statsrådet INGVAR CARLSSON:

Herr talman! Jag skulle gärna vilja börja med att ge Gunnar Biörck i Värmdö en komplimang för den envishet med vilken Gunnar Biörck drivit befolkningsfrågan och sett till att riksdagen vid ett flertal tillfällen diskuterat frågan och att frågan också blivit föremål för en behandling i utskottet. Jag tror att inte minst de siffror som statistiska centralbyrån redovisade vid årsskiftet ger oss anledning att göra detta till en stor fråga i den politiska debatten. Jag skall återkomma avslutningsvis till detta i mitt inlägg nu.

Det skulle vara frestande, herr talman, att ta upp en debatt med Ingegerd Troedsson om skattepolitiken. Jag skall inte göra det nu, därför att jag vill vidhålla den linje jag hade i mitt svar till Gunnar Biörck. Huvudlinjen där var

*Om befolknings-
frågan*

ju att det är väldigt svårt att hitta en enskild förklaring till den situation som vi har på befolkningsområdet. Det intressanta är att länder med helt skilda skattesystem och helt olika uppbyggt stöd i fråga om familjepolitiken har en likartad utveckling när det gäller sjunkande födelsetal. Det tyder enligt min uppfattning på att det, hur viktig skattepolitiken resp. familjepolitiken än är – och jag vill understryka att det naturligtvis gäller oberoende av om åtgärderna i dessa sammanhang råkar påverka födelsetalen eller inte –, är viktigt med hänsyn till barnfamiljernas berättigade krav på en rimlig levnadsstandard att en förnuftig politik utformas på de områdena.

När jag nu under en relativt begränsad tid försökt att intensivt arbeta med dessa frågor – jag vill göra den reservationen – har jag inte blivit övertygad om att rent ekonomiska faktorer är tillräckliga som förklaring till den utveckling som en lång rad industriländer har drabbats av. Jag vill också för säkerhets skull med anledning av Gunnar Biörcks inlägg göra en markering. Jag tror att kvinnorna kommer att värja sig mot att under en relativt lång tid av sin mest fruktsamma period i livet avstå från förvärsarbete för att man skall komma till rätta med den här frågan. Det skulle komma i konflikt med en lång rad av de strävanden som kvinnorna nu står för och som de känner är viktiga och angelägna. Jag tror inte heller att det är lösningen på problemet. Att kvinnorna skulle stanna hemma eller yrkesmässigt offra 10 till 15 år av sitt liv skulle innebära att de slogs ut från en rad karriärer som de är intresserade av. Det måste rimligen finnas lösningar som tillgodoser både önskemålen om att kunna väl ta hand om sina barn och leva tillsammans med dessa och om att få behålla rätten till ett yrke.

När vi närmar oss vår tid hamnar alltså forskarna i mörker när det gäller att hitta en övergripande förklaring till befolkningsförändringar. Tage Erlander, som ledde 1941 års befolkningsutredning, sade när vi inför den här debatten talade med honom om befolkningsfrågor, att människornas förhoppning om framtiden är en betydelsefull faktor. Jag är böjd att hålla med honom. Vi kan exempelvis notera att de snabba ekonomiska framstegen och utbyggnaden av välfärdssamhället under 1950- och 1960-talen skedde under en period av relativt höga födelsetal. Ännu 1971 föddes t. ex. 114 000 barn. I dag är vi nere i 92 000.

En annan liten kommentar skulle jag ändå vilja göra för säkerhets skull. Gunnar Biörck underströk också att underskottet i dag motsvaras av antalet aborter. Då vill jag tillägga: Teoretiskt sett skulle man alltså kunna hävda att en väg för att lösa befolkningskrisen vore att förbjuda aborter. Det är en väg som jag förmodar att vi inte vill gå i denna riksdag.

Vad som är viktigt nu – och jag hoppas att debatten i dag, som Gunnar Biörck uttalade, blir en lösning – är att vi får en debatt från olika utgångspunkter om befolkningsfrågan. Det är viktigt att många människor och grupper deltar i den debatten, att folkrörelser och politiska partier engagerar sig i den. Jag kommer för min del att avvakta denna debatt och vad den kan ge, innan jag går vidare, utöver den deklaration som jag gjorde i dagens interpellationssvar.

Men jag vill klart lova Gunnar Biörck att jag inte är någon vän av

långbänkar. Jag kommer alltså inte på något sätt – i den mån jag kan påverka arbetet – att medverka till att vi förskjuter eller långhalar den här frågan. De siffror vi nu har fått fram visar på angelägenheten av att det blir intensitet i debatten och att vi ser till att tidsutdräkten blir så liten som möjligt. Det skall alltså inte bli fråga om nya långbänkar. Men vi skall väl använda tiden för att få fram så många synpunkter, idéer och uppslag som möjligt, så att vi sedan som politiker fattar – förhoppningsvis – visa och förnuftiga beslut.

Herr talman! Jag vill nöja mig med denna relativt korta replik och i övrigt hänvisa till vad jag försökte säga i mitt interpellationssvar.

Anf. 40 GUNNAR BIÖRCK i Värmdö (m):

Herr talman! Jag har inte mycket att tillägga efter Ingvar Carlssons deklARATION här. Jag tror att vi på det hela taget står varandra ganska nära. En grundlig men samtidigt vänskaplig debatt mellan personer som företräder något olika erfarenheter är i hög grad påkallad. Det vill förefalla som om massmedia nu också började reagera i den riktningen. Får vi en vettig och konstruktiv debatt, så kan ingen hälsa det med större glädje än jag.

Till Ingvar Carlsson måste jag också säga att jag med förtroende lägger ansvaret för att leda den debatten, och summera dess resultat, i hans händer. Jag vill inte med Bøjgen i Peer Gynt säga: "Han var for stærk. Der stod kvinder bag ham." Men jag tror att han är tillräckligt stark, bl. a. därför att det står kvinnor bakom honom.

Anf. 41 Förste vice talmannen INGEGERD TROEDSSON (m):

Herr talman! Det är svårt att hitta en enskild förklaring till den låga nativiteten, sade statsrådet Carlsson. Och förvisso är det så. Men nog är det väl samtidigt självklart att samhället knappast inbjuder till fler barn – om det leder till en orimligt nedpressad standard eller till en orimligt hård arbetsbelastning när det gäller att försöka förena många barn med kommunal barnomsorg, eller om det leder till tvånget att avstå från ett förvärvsarbete som betyder mycket.

Vad som är viktigt är ju att man också uppvärderar arbetet med att vårda barnen. Det är viktigt inte minst för att få en större delaktighet från både fäder och mödrar i detta arbete.

Jag reagerade också litet mot statsrådets uttalande om att kvinnorna knappast var beredda att offra 10–15 år av sitt liv. Deras aktiva liv, liksom männens, är ju i dag mycket långt, och den här inställningen att man "offrar" av sitt liv, om man tar hand om barn, tror jag är just den typ av attityder som motverkar tillkomsten av de barn som samhället behöver och som vi alla vill ha. Jag tror också att det är så, att väldigt många män och kvinnor inte skulle tycka att det är fråga om att offra många år av sitt liv, ifall de gavs en rimlig chans att hålla huvudet över vattnet under de här åren ekonomiskt sett.

Slutligen, herr talman, vill jag säga att jag naturligtvis inte hade väntat mig något färdigt svar. Men jag har med mitt inlägg ändå velat peka på hur viktigt det är att man inte tappar bort familjebeskattnings utformning i det arbete som nu kommer till stånd inom regeringskansliet.

Måndagen den
24 januari 1983

*Om befolknings-
frågan*

Anf. 42 Statsrådet INGVAR CARLSSON:

Herr talman! Vad jag i mitt inlägg till Ingegerd Troedsson för det första ville poängtera var att vi får akta oss väldigt noga, så att vi inte genom våra åtgärder för att lösa befolkningsfrågan konserverar könsrollsmönstren eller t. o. m. i det avseendet tar steg tillbaka. Då tror jag vi får en kvinnoreaktion mot den befolkningspolitiken, som skulle vara väldigt olycklig.

Det var bara detta jag ville säga i det sammanhanget – ingenting mer, t. v. åtminstone.

För det andra vill jag framhålla att jag är en varm anhängare av en familjepolitik som stöder barnfamiljerna. Det har för vårt parti varit ett av de viktigaste inslagen. Trots att jag alltså är en stark och varm anhängare av detta, tror jag inte att enbart en sådan satsning, hur viktig den än är, löser de problem vi har diskuterat, utan förmodligen finns här i det moderna industrisamhället underströmmar som vi inte riktigt har grepp om, inte vet orsaken till. Det är därför som jag i mitt svar till Gunnar Biörck i Värmdö deklarerat att vi kommer att inbjuda till en sådan debatt, där jag tror det är viktigt att inte bara befolkningsstatistiker och de som i vanliga fall debatterar frågan från familjepolitiska utgångspunkter deltar, utan att vi får med människor med litet ovanliga, litet originella synpunkter på frågan. Det är det vi behöver för att komma sanningen så nära som möjligt.

Det är detta jag velat säga i mina tidigare inlägg.

Anf. 43 Förste vice talmannen INGEGERD TROEDSSON (m):

Herr talman! Jag delar i högsta grad uppfattningen att det är viktigt att motverka en konservering av könsrollsmönstren. Just därför är det så väsentligt att man kommer till rätta med den förvisso reaktionära inställning som fortfarande finns och som innebär att det bara är utvecklande och positivt och samhällsnyttigt att ta hand om andras barn, andras gamla – däremot inte sina egna. Kan man få en positivare inställning till hur viktigt det är att vårda barn, vare sig det är egna barn eller andras barn, tror jag att befolkningsfrågan kommer ett bra steg närmare sin lösning.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Föredrags och hänvisades

Motionerna

1982/83:691–695 till konstitutionsutskottet

1982/83:696–704 till finansutskottet

1982/83:705–713 till skatteutskottet

1982/83:714–716 till justitieutskottet

1982/83:717–719 till lagutskottet

1982/83:720–725 till utrikesutskottet

1982/83:726 och 727 till försvarsutskottet

1982/83:728 till arbetsmarknadsutskottet

1982/83:729–732 till socialförsäkringsutskottet

1982/83:733–745 till socialutskottet

1982/83:746–754 till kulturutskottet
1982/83:755–767 till utbildningsutskottet
1982/83:768 yrkande 5 till finansutskottet
i övrigt till utbildningsutskottet
1982/83:769–787 till trafikutskottet
1982/83:788–801 till jordbruksutskottet
1982/83:802–815 till näringsutskottet
1982/83:816–826 till arbetsmarknadsutskottet
1982/83:827–836 till civilutskottet
1982/83:837 till socialutskottet
1982/83:838 till skatteutskottet
1982/83:839 till justitieutskottet
1982/83:840 till lagutskottet
1982/83:841 till utrikesutskottet
1982/83:842 till utbildningsutskottet
1982/83:843 till socialutskottet
1982/83:844 till utbildningsutskottet
1982/83:845 till skatteutskottet
1982/83:846 till socialutskottet
1982/83:847 till arbetsmarknadsutskottet
1982/83:848 till socialutskottet
1982/83:849 till utbildningsutskottet

8 § Föredrogs men bordlades åter
Skatteutskottets betänkande 1982/83:17

9 § Anmälades och bordlades
Motionerna
1982/83:850 av *Lars Ahlström*
Valdagen som allmän flaggdag

1982/83:851 av *Margareta Gard m. fl.*
Systemet för val till kommunfullmäktige

1982/83:852 av *Björn Körlof och Bertil Lidgard*
Sekretesskydd för register över vapeninnehav, m. m.

1982/83:853 av *Lars Werner m. fl.*
Riksdagens förvaltningsstyrelsens förslag om säkerhet och beredskap i
riksdagen (förs. 1982/83:10)

1982/83:854 av *Rosa Östh*
Viss översyn av sekretesslagen

1982/83:855 av *Rolf Andersson*
Den statliga kassahållningen

1982/83:856 av *Rolf Andersson och Nils Åsling*
Utlandslån till småföretag

- 1982/83:857 av *Claes Elmstedt*
Riksdagens revisorers förslag angående riksbankens regionala organisation
(förs. 1982/83:11)
- 1982/83:858 av *Evert Hedberg* och *Lars Svensson*
Riksdagens revisorers förslag angående riksbankens regionala organisation
(förs. 1982/83:11)
- 1982/83:859 av *Rune Rydén m. fl.*
Datapolitik och rationalisering m. m.
- 1982/83:860 av *Lars Werner m. fl.*
Utbyggnad av den offentliga sektorns samhällsekonomiskt och socialt viktiga delar
- 1982/83:861 av *Lars Werner m. fl.*
Samhällsfonder och lokala fackliga investeringsfonder
- 1982/83:862 av *Lars Werner m. fl.*
Åtgärder för att begränsa svenska företags investeringar i utlandet
- 1982/83:863 av *Ulf Adelson m. fl.*
Avdragsrätt för reparationer i schablontaxerade småhus. m. m.
- 1982/83:864 av *Rolf Andersson*
Förmögenhetsbeskattningen av s. k. arbetande kapital
- 1982/83:865 av *Rolf Andersson m. fl.*
Förenklad inbetalning av arbetsgivaravgifter och mervärdeskatt
- 1982/83:866 av *Tommy Franzén* och *Lars-Ove Hagberg*
Slopande av rätten till avdrag vid inkomsttaxeringen för arbetsrättsliga skadestånd
- 1982/83:867 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.*
Beskattningen av jordbrukets bostäder
- 1982/83:868 av *Ann-Cathrine Haglund*
Tullen på äppelkoncentrat
- 1982/83:869 av *Agne Hansson*
Ändring av vissa skatteregler rörande familjeföretag
- 1982/83:870 av *Stig Josefson m. fl.*
De skattefria förmånerna till anställda
- 1982/83:871 av *Stig Josefson m. fl.*
Införande av "samhällskort" för seriösa företag
- 1982/83:872 av *Stig Josefson m. fl.*
Inrättande av "lokala samhällsmyndigheter"
- 1982/83:873 av *Stig Josefson m. fl.*
Avdragsrätt för reparationer i schablontaxerade småhus. m. m.

1982/83:874 av *Marianne Karlsson*

Registrering av alkoholinköp

1982/83:875 av *Kjell Mattsson* och *Lennart Brunander*
Avdragsrätt för reparationer i schablontaxerade småhus

1982/83:876 av *Hans Nyhage*

Förhöjt preliminärskatteavdrag på grund av bankröntor

1982/83:877 av *Sten Sture Paterson*

Underhållsfond för enskilt ägda hyreshus

1982/83:878 av *Göran Riegnell* och *Anders Högmark*

Skattevillkoren för utomlands anställda svenskar, m. m.

1982/83:879 av *Bengt Silfverstrand* och *Hans Pettersson* i Helsingborg
Beskattningen av realisationsvinster på aktier

1982/83:880 av *Roland Sundgren* och *Olle Göransson*

Underlåtenhet att deklarerera inkomster

1982/83:881 av *Sten Svensson* och *Bengt Wittbom*

Momsreglernas inverkan vid den offentliga sektorns köp av tjänster

1982/83:882 av *Rune Torwald* och *Rune Gustavsson*

Alkoholransonering

1982/83:883 av *Lars Werner m. fl.*

Översyn av avdragssystemet i inkomstbeskattningen

1982/83:884 av *Lars Werner m. fl.*

Avgift på svenska företags investeringar i utlandet

1982/83:885 av *Lars Werner m. fl.*

Slopad avdragsrätt för representation

1982/83:886 av *Kerstin Andersson* och *Ingvar Karlsson* i Bengtsfors

Nytt polishus i Vänersborg, m. m.

1982/83:887 av *Per Israelsson m. fl.*

Resurserna till frivården, m. m.

1982/83:888 av *Stig Josefson* och *Gunilla André*

Bekämpande av den ekonomiska brottsligheten

1982/83:889 av *Martin Segerstedt* och *Lilly Bergander*

Skärpt lagstiftning mot langning av alkoholhaltiga drycker

1982/83:890 av *Nils Svensson m. fl.*

Rehabilitering av socialt handikappade och kriminella ungdomar

1982/83:891 av *Tore Claeson* och *Karin Nordlander*

Viss ändring av bestämmelserna om s. k. personalbostäder

- 1982/83:892 av *Margareta Gard*
Efterarvinges rätt till kvarlåtenskap
- 1982/83:893 av *Martin Olsson*
Researrangörers ansvar mot sina resenärer
- 1982/83:894 av *Martin Olsson* och *Sven-Erik Nordin*
Postverkets ansvar för försändelser
- 1982/83:895 av *Evert Svensson m. fl.*
Begränsning av kretsen av arvsberättigade
- 1982/83:896 av *Rosa Östh*
Rätten till avdrag från underhållsbidrag
- 1982/83:897 av *Karin Andersson* och *Sture Korpås*
FN:s kvinnofond
- 1982/83:898 av *Kerstin Anér*
Hjälp åt kvinnor i u-länder
- 1982/83:899 av *Eva Hjelmström m. fl.*
Utvecklingsbistånd till Demokratiska folkrepubliken Jemen
- 1982/83:900 av *Göthe Knutson* och *Sten Sture Paterson*
Ökat internationellt stöd till Afghanistanens folk
- 1982/83:901 av *Sten Sture Paterson*
Svensk biståndsstatistik
- 1982/83:902 av *Sten Sture Paterson* och *Göthe Knutson*
Stöd till de afghanska flyktingarna
- 1982/83:903 av *Per Petersson m. fl.*
Biståndspolitik
- 1982/83:904 av *Oswald Söderqvist m. fl.*
Katastrofbistånd till Seychellerna
- 1982/83:905 av *Lars Werner m. fl.*
U-landsbistånd till Grenada
- 1982/83:906 av *Lars Werner m. fl.*
Ny internationell informationsordning
- 1982/83:907 av *Lars Werner m. fl.*
Total ekonomisk bojkott av Sydafrika
- 1982/83:908 av *Nils Berndtson m. fl.*
Program för civilt utnyttjande av den militära flygplansindustrins resurser
- 1982/83:909 av *Ulla Ekelund*
Tjänstebrevsrätten för de frivilliga försvarsorganisationerna
- 1982/83:910 av *Eric Hägelmark m. fl.*
Samordningsfrågor inom totalförsvaret m. m.

1982/83:911 av *Ingrid Sundberg*

Dagpenningen för värnpliktiga

1982/83:912 av *Margaretha af Ugglas*

Flygplansburen radar

1982/83:913 av *Lars Werner m. fl.*

Vapenfri tjänst

1982/83:914 av *Hugo Bergdahl*

Sjukersättning till vissa vuxenstuderande

1982/83:915 av *Görel Bohlin*

Rehabiliteringsstöd i stället för sjukpenning

1982/83:916 av *Ingemar Eliasson m. fl.*

Betald ledighet för föräldrar till för tidigt födda barn

1982/83:917 av *Rune Gustavsson m. fl.*

Slopande av fridagsregeln i sjukförsäkringen

1982/83:918 av *Stig Josefson m. fl.*

Gränsdragningen mellan arbetstagare, uppdragstagare och rörelseidkare inom socialförsäkringen

1982/83:919 av *Marianne Karlsson*

Beräkningen av inkomst vid fastställande av försäkringsavgifter

1982/83:920 av *Marianne Karlsson*

ATP-pensionens anpassning till löneutvecklingen

1982/83:921 av *Margareta Persson*

Bostadstillägget till folkpensionärer

1982/83:922 av *Karin Israelsson m. fl.*

Utvärdering av mammografiundersökningar

1982/83:923 av *Marianne Karlsson*

Arbetsmiljön i värmepumpanläggningar

1982/83:924 av *Inga Lantz m. fl.*

Mödrahälsovården

1982/83:925 av *Martin Olsson och Kersti Johansson*

Upplysning om tobakens skadeverkningar

1982/83:926 av *Ingrid Sundberg*

Viss inkomstprövning vid utbetalning av bidragsförskott

1982/83:927 av *Lars Werner m. fl.*

Aktionsprogram mot hälsofarliga arbetsmiljöer m. m.

1982/83:928 av *Lars Werner m. fl.*

De handikappades situation

- 1982/83:929 av *Lena Öhrsvik*
Verkställigheten av förvaltningsdomstols beslut
- 1982/83:930 av *Lars Ahlström*
Ett varvsmuseum i Göteborg
- 1982/83:931 av *Carl-Henrik Hermansson*
Särskilt stöd till utgivning av lyrik
- 1982/83:932 av *Lars Hjertén m. fl.*
Renoveringen av kyrkor
- 1982/83:933 av *Lars Hjertén m. fl.*
Statsbidraget till regional teaterverksamhet
- 1982/83:934 av *Marianne Karlsson*
Utbyggnad av Vadstena slott
- 1982/83:935 av *Marianne Karlsson*
Sökandet efter fornlämningar
- 1982/83:936 av *Bertil Måbrink m. fl.*
Ett internationellt barn- och ungdomsläger i Sverige
- 1982/83:937 av *Sten Sture Paterson m. fl.*
Bevarande av kulturhistoriskt värdefulla byggnader
- 1982/83:938 av *Per Stenmarck och Bo Arvidson*
Bidraget till ungdomsorganisationer
- 1982/83:939 av *Lars Svensson och Ulla-Britt Åbark*
Svenska kyrkans medverkan till att skapa naturreservat och friluftsområden
- 1982/83:940 av *Lars Werner m. fl.*
Kulturpolitiken
- 1982/83:941 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*
Utbildningsradions hyreskostnader
- 1982/83:942 av *Karin Ahrlund m. fl.*
Utbildningsbidraget för forskning
- 1982/83:943 av *Kerstin Anér*
Enskilda skolor
- 1982/83:944 av *Christer Eirefelt och Kenth Skårvik*
Marknadsföring och konkurrenskraft
- 1982/83:945 av *Ulla Ekelund*
Elev- och föräldrasamtalen i skolan
- 1982/83:946 av *Allan Ekström*
Förbättring av utbildningen rörande indrivning av fordringar

- 1982/83:947 av *Göran Ericsson och Inger Wickzén*
Yrkesutbildning inom missbruksvården
- 1982/83:948 av *Thorbjörn Fällidin m. fl.*
Utbildning och forskning
- 1982/83:949 av *Kerstin Göthberg m. fl.*
Bibehållande av statens institut för läromedelsinformation (prop. 1982/
83:79)
- 1982/83:950 av *Ann-Cathrine Haglund och Bengt Wittbom*
Högskoleutbildning i fastighets- och bostadsförvaltning
- 1982/83:951 av *Birger Hagård*
Kommuns skyldighet att anordna hemspråksundervisning
- 1982/83:952 av *Birger Hagård*
Ökat utnyttjande av personer med forskarutbildning
- 1982/83:953 av *Lars Hjertén*
Samverkan mellan etablerad forskning och amatörforskning
- 1982/83:954 av *Lars Hjertén m. fl.*
Folkrörelsernas folkhögskolor
- 1982/83:955 av *Karin Israelsson*
Inrättande vid Umeå universitet av en professur i allmänmedicin
- 1982/83:956 av *Tore Nilsson och Allan Åkerlind*
Kristendom som skolämne
- 1982/83:957 av *Tore Nilsson m. fl.*
Morgonbön i skolan
- 1982/83:958 av *Sven-Erik Nordin och Martin Olsson*
Sjöbefälsutbildningen
- 1982/83:959 av *Hans Nyhage och Inger Wickzén*
Studiecirkelar om konsthantverk
- 1982/83:960 av *Rune Rydén och Hans Nyhage*
Utbildningen av syo-funktionärer
- 1982/83:961 av *Börje Stensson och Olle Grahn*
ANT-frågornas ställning i lärarutbildningen
- 1982/83:962 av *Börje Stensson och Elver Jonsson*
ANT-kontaktpersonernas verksamhet vid länskolnämnderna
- 1982/83:963 av *Ingrid Sundberg*
Specialarbeten i gymnasieskolans sista årskurs
- 1982/83:964 av *Ingrid Sundberg*
Hantverksutbildningen

- 1982/83:965 av *Evert Svensson m. fl.*
En professur i religionspedagogik
- 1982/83:966 av *Sten Svensson och Bengt Wittbom*
Åtgärder inom industrin för yrkesutbildning av ungdom
- 1982/83:967 av *Ola Ullsten m. fl.*
Skolan
- 1982/83:968 av *Jan-Erik Wikström och Jörgen Ullenhag*
En professur i religionspedagogik
- 1982/83:969 av *Jan-Eric Virgin*
Lantbruksutbildningens terminsfördelning
- 1982/83:970 av *Kerstin Andersson och Lennart Brunander*
Persontrafik vid Vårgårda järnvägsstation
- 1982/83:971 av *Gunilla André m. fl.*
Överförande till riksnätet av järnvägslinjen Skövde-Karlsborg m. fl.
- 1982/83:972 av *Görel Bohlin m. fl.*
Länstrafikreformens effekter
- 1982/83:973 av *Tommy Franzén m. fl.*
Nedläggning av Bromma flygplats
- 1982/83:974 av *Agne Hansson*
Vägstationen i Målilla
- 1982/83:975 av *Evert Hedberg m. fl.*
Utbyggnaden av vägsträckan Långås-Gunnestorp
- 1982/83:976 av *Sven Henricsson och John Andersson*
Höjt anslag till drift av enskilda vägar
- 1982/83:977 av *Sven Henricsson m. fl.*
Viss översyn av yrkestrafiklagstiftningen
- 1982/83:978 av *Karin Israelsson m. fl.*
Överförande till riksnätet av inlandsbanan m. fl.
- 1982/83:979 av *Kurt Ove Johansson och Lars-Erik Lövdén*
Närsjöfarten
- 1982/83:980 av *Göthe Knutson m. fl.*
Färjetrafik på entreprenad
- 1982/83:981 av *Göthe Knutson m. fl.*
Bättre service för SJ:s resenärer
- 1982/83:982 av *Gullan Lindblad och Wiggo Komstedt*
Upphävande av helgförbudet mot trafik med tyngre lastfordon

1982/83:983 av *Bertil Måbrink*

Bibehållande av motorvagnstrafiken på vissa järnvägssträckor i Hälsingland

1982/83:984 av *Bertil Måbrink*

Överförande till riksnätet av järnvägslinjen Älmhult-Sölvesborg

1982/83:985 av *Sten Sture Paterson*

Kostnadsansvaret för lokaltågtrafiken

1982/83:986 av *Per Stenmarck m. fl.*

Förbättrade möjligheter för lokalradion att ge väderinformation

1982/83:987 av *Börje Stensson* och *Rolf Wirtén*

Museijärnvägstrafik på linjen Hultsfred-Växjö

1982/83:988 av *Ingrid Sundberg*

Månadskorts giltighet på järnvägslinjen Malmö-Eslöv

1982/83:989 av *Lars Werner m. fl.*

Sjöfartspolitik

1982/83:990 av *Arne Andersson* i *Ljung m. fl.*

Livsmedelssubventionerna

1982/83:991 av *John Andersson m. fl.*

Utarrenderingen av jaktmark

1982/83:992 av *Bo Arvidson* och *Sven Munke*

Ökad odling av proteingrödor

1982/83:993 av *Kerstin Ekman m. fl.*

Förnyelse av den svenska fiskeflottan

1982/83:994 av *Lars Ernestam* och *Börje Stensson*

Förenkling av miljöskyddslagstiftningen

1982/83:995 av *Lars Ernestam* och *Börje Stensson*

Åtgärder för att underlätta återvinning

1982/83:996 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.*

Jordbrukspolitiken

1982/83:997 av *Erik Johansson m. fl.*

Bevarande av ädellövskog

1982/83:998 av *Inga Lantz*

Giftbesprutningen av frukt och grönsaker

1982/83:999 av *Sven Eric Lorentzon*

Lantbruksfastigheternas ägarstruktur

1982/83:1000 av *Sven Eric Lorentzon* och *Jan-Eric Virgin*

Bättre utnyttjande av skogsbrukets möjligheter

1982/83:1001 av *Sven Munke* och *Jan-Eric Virgin*
Överproduktionen av fläsk

1982/83:1002 av *Bertil Måbrink*
Ljusdal som försökskommun för giftfritt skogs- och jordbruk

1982/83:1003 av *Martin Olsson*
Ursprungsbeteckning på livsmedel

1982/83:1004 av *Bengt Silfverstrand m. fl.*
Ökat vattenbruk

1982/83:1005 av *Bengt Silfverstrand m. fl.*
Minskning av närsaltutflödet till vattendragen

1982/83:1006 av *Bengt Silfverstrand m. fl.*
Miljövänligare jordbruk

1982/83:1007 av *Bengt Silfverstrand m. fl.*
Referensområden för studier av försurningens fortsatta förlopp

1982/83:1008 av *Christer Skoog*
En konsulent för pälsdjursnäringen i Blekinge

1982/83:1009 av *Lars Svensson* och *Owe Andréasson*
Trädgårdsnäringens konkurrenskraft

1982/83:1010 av *Lars Werner m. fl.*
Åtgärder på naturvårdens område

1982/83:1011 av *Jan-Eric Virgin*
Åtgärder mot mårddunden

1982/83:1012 av *Jan-Eric Virgin* och *Bo Arvidson*
Uttagningen av jordbrukstraktorer till krigstjänst

1982/83:1013 av *Gunilla André m. fl.*
Verksamheten vid Ranstadsverket

1982/83:1014 av *Staffan Burenstam Linder m. fl.*
Konsumentpolitiken

1982/83:1015 av *Ivar Franzén*
Stödet till utbyggnad av fjärrvärme

1982/83:1016 av *Ivar Franzén* och *Birgitta Hambraeus*
Ersättning för försenad idrifttagning av Forsmark 3

1982/83:1017 av *Lars-Ove Hagberg*
Grängesbergsgruvans framtid

1982/83:1018 av *Lars-Ove Hagberg* och *Hans Petersson* i Hallstahammar
Ökad forskning och utveckling inom SSAB

1982/83:1019 av *Kurt Hugosson m. fl.*

Lokaliseringen av statens energiverk

1982/83:1020 av *Per Israelsson*

Anläggande av ett zinksmältverk i Örebro län

1982/83:1021 av *Marianne Karlsson*

Utvinning av naturgas i Östergötland

1982/83:1022 av *Paul Lestander*

Återvinning av asfalt

1982/83:1023 av *Paul Lestander*

Regioninvest i Norr AB:s målsättning

1982/83:1024 av *Gullan Lindblad* och *Anders Högmark*

Finansieringen av mindre företag inom detaljhandeln

1982/83:1025 av *Oskar Lindkvist*

Program för mikroelektronikens utveckling

1982/83:1026 av *Oskar Lindkvist*

De regionala exportsäljbolagen

1982/83:1027 av *Kjell Mattsson* och *Ivar Franzén*

Miljövänlig torvexploatering

1982/83:1028 av *Per-Richard Molén* och *Ingrid Hemmingsson*

Ökade prospekteringsinsatser inom Västernorrlands och Jämtlands län

1982/83:1029 av *Karin Nordlander m. fl.*

Konsumentpolitiken

1982/83:1030 av *Karin Nordlander m. fl.*

En ny affärstidslag

1982/83:1031 av *Hans Petersson* i *Hallstahammar m. fl.*

Åtgärdsprogram för gruvnäringen i Bergslagen

1982/83:1032 av *Håkan Strömberg m. fl.*

Stödet till den träbearbetande industrin

1982/83:1033 av *Lars Svensson m. fl.*

Ökade möjligheter för kommunerna att kontrollera etableringen av detaljhandel

1982/83:1034 av *Lars Werner m. fl.*

Stålindustrin

1982/83:1035 av *Lars Werner m. fl.*

Gruvnäringen

- 1982/83:1036 av *Lars Werner m. fl.*
Tele-X-projektet
- 1982/83:1037 av *Lars Werner m. fl.*
Överförande av de privata affärsbankerna m. m. i samhällelig ägo
- 1982/83:1038 av *Nils Åsling m. fl.*
Åtgärder för att stimulera hantverkets utveckling
- 1982/83:1039 av *Lars Ahlström*
Regionalpolitiska insatser i den nordbohuslänska skärgården
- 1982/83:1040 av *Arne Andersson* i Gämleby och *Ewy Möller*
Om- och tillbyggnad av polishuset i Västervik
- 1982/83:1041 av *Karin Andersson* och *Gunilla André*
Beredskapsarbeten på deltid
- 1982/83:1042 av *Jan Bergqvist* och *Birger Rosqvist*
Det fackliga arbetet i multinationella företag
- 1982/83:1043 av *Nils Berndtson* och *Bertil Måbrink*
Regionalpolitiskt försöksprojekt för vissa kommuner i Småland och Östergötland
- 1982/83:1044 av *Görel Bohlin*
Personalföreträdare i vissa statliga myndigheters styrelser (prop. 1982/83:76)
- 1982/83:1045 av *Görel Bohlin* och *Allan Ekström*
Upphävande av personalrepresentanternas rösträtt i statliga styrelser
- 1982/83:1046 av *Gunhild Bolander*
Gotlands stödområdesplacering, m. m.
- 1982/83:1047 av *Christer Eirefelt* och *Kenth Skårvik*
Samhällsföretagsgruppens verksamhet
- 1982/83:1048 av *Claes Elmstedt*
Det regionalpolitiska stödet till Blekinge län
- 1982/83:1049 av *Tommy Franzén* och *Bertil Måbrink*
Översyn av de statliga förordnandepensionerna
- 1982/83:1050 av *Lars-Ove Hagberg*
En utvecklingsplan för Kopparbergs län
- 1982/83:1051 av *Agne Hansson* och *Gösta Andersson*
Arbetsmarknadspolitiska insatser i Kalmar län
- 1982/83:1052 av *Lars Hjertén m. fl.*
Den regionalpolitiska utvecklingen i Skaraborgs län
- 1982/83:1053 av *Börje Hörnlund m. fl.*
Föreslagna oljeprishöjningar för Norrlands inland

- 1982/83:1054 av *Lars Werner m. fl.*
Anställning med lönebidrag
- 1982/83:1055 av *Lars Werner m. fl.*
Full lön vid permittering
- 1982/83:1056 av *Lars Werner m. fl.*
Obligatorisk arbetsförmedling m. m.
- 1982/83:1057 av *Lars Werner m. fl.*
Demokratiska rättigheter i arbetslivet, m. m.
- 1982/83:1058 av *Jan-Erik Wikström*
Arbetsmarknadspolitiska åtgärder i Gävleborgs län
- 1982/83:1059 av *Rune Ångström*
Inrättande i Jörn av en permanent excerperingscentral
- 1982/83:1060 av *Kurt Ove Johansson m. fl.*
Markområden för rekreation
- 1982/83:1061 av *Göte Jonsson m. fl.*
Utvidgad rätt att bygga i glesbygd
- 1982/83:1062 av *Martin Olsson*
Skydd för Indalsälvens deltalandskap
- 1982/83:1063 av *Margareta Palmqvist*
Handikappanpassningen av offentliga myndigheters lokaler
- 1982/83:1064 av *Rune Rydén m. fl.*
Omprövning av beteckningsreformen för fastighetsregistrering
- 1982/83:1065 av *Mona Saint Cyr m. fl.*
Ökat flergenerationsboende
- 1982/83:1066 av *Evert Svensson m. fl.*
Lokaler för trossamfund
- 1982/83:1067 av *Lars Werner m. fl.*
Socialt inriktat boende
- 1982/83:1068 av *Paul Jansson m. fl.*
Sysselsättningskapande åtgärder i Skaraborgs län
- 1982/83:1069 av *Paul Jansson m. fl.*
Överförande till riksnätet av järnvägslinjen Skövde-Karlsborg
- 1982/83:1070 av *Ola Ullsten m. fl.*
Forskning och högre utbildning
- 1982/83:1071 av *Ola Ullsten m. fl.*
Höjda studiemedelsbelopp

- 1982/83:1072 av *Gunnar Hökmark*
Privatisering av offentlig verksamhet
- 1982/83:1073 av *Gunnar Hökmark*
Sjukförsäkringen vid privat sjukvård
- 1982/83:1074 av *Gunnar Hökmark*
Statsbidraget till barnomsorgen
- 1982/83:1075 av *Stig Josefson m. fl.*
Viktullarna för jordbruksprodukter, m. m.
- 1982/83:1076 av *Stig Josefson m. fl.*
EG:s subventioner på tomater och äpplen
- 1982/83:1077 av *Eva Hjelmström och Jörn Svensson*
Ersättning för barns rättegångskostnader i mål av allmänt intresse, m. m.
- 1982/83:1078 av *Eva Hjelmström och Jörn Svensson*
Ersättning av kommunala medel för barns rättegångskostnader i vissa fall
- 1982/83:1079 av *Elver Jonsson och Thure Jadestig*
Enhetlig trafiknykterhetslagstiftning till lands och sjöss
- 1982/83:1080 av *Elver Jonsson och Thure Jadestig*
Åtgärder mot sjöonykterhet
- 1982/83:1081 av förste vice talmannen *Ingegerd Troedsson m. fl.*
Sjukförsäkringens del i kostnaderna för sjukhusvård, m. m.
- 1982/83:1082 av förste vice talmannen *Ingegerd Troedsson m. fl.*
Valfrihet på vårdområdet
- 1982/83:1083 av *Karl Boo och Gunnar Björk* i Gävle
Offentliga tjänster i kooperativa former
- 1982/83:1084 av *Karl Boo och Gunnar Björk* i Gävle
Kooperativ verksamhet
- 1982/83:1085 av *Rune Gustavsson m. fl.*
Ansökan om vård enligt lagen om vård av missbrukare i vissa fall
- 1982/83:1086 av *Rune Gustavsson m. fl.*
Minskning av visst anslag till länsstyrelserna
- 1982/83:1087 av *Rune Gustavsson m. fl.*
Utvecklingen på handikappområdet, m. m.
- 1982/83:1088 av *Rune Gustavsson m. fl.*
Handikappanpassningen av de kollektiva färdmedlen
- 1982/83:1089 av *Lars Werner m. fl.*
Arbetsmiljön

- 1982/83:1090 av *Lars Werner m. fl.*
Arbetsmedicinska och arbetsmiljötekniska universitetsinstitutioner, m. m.
- 1982/83:1091 av *Lars Werner m. fl.*
Handläggningen av arbetsskadeanmälningar
- 1982/83:1092 av *Lars Werner m. fl.*
Sveriges Radio och mediautvecklingen
- 1982/83:1093 av *Lars Werner m. fl.*
Beskattnings av hemelektronik för radio- och TV-konsumtion
- 1982/83:1094 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.*
Naturresurs- och miljöpolitik
- 1982/83:1095 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.*
Ansvarssystem för kemikalieskador
- 1982/83:1096 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.*
Översyn av arbetsmiljölagen
- 1982/83:1097 av *Ola Ullsten m. fl.*
Bättre naturvård
- 1982/83:1098 av *Ola Ullsten m. fl.*
Främjande av fjällturismen
- 1982/83:1099 av *Ola Ullsten m. fl.*
Hushållningen med mark- och vattenresurser
- 1982/83:1100 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.*
Energipolitiken
- 1982/83:1101 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.*
Beskattnings av etanol och metanol
- 1982/83:1102 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.*
Skärpta miljökrav för eldning med kol
- 1982/83:1103 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.*
Energisparande i befintlig bebyggelse
- 1982/83:1104 av *Ola Ullsten m. fl.*
Energipolitiken
- 1982/83:1105 av *Ola Ullsten m. fl.*
Miljökraven vid eldning med kol
- 1982/83:1106 av *Lars Werner m. fl.*
Läkemedelsindustrin
- 1982/83:1107 av *Lars Werner m. fl.*
Kostnaderna för läkemedelsinformation

*Meddelande om
fråga*

1982/83:1108 av *Lars Werner m. fl.*

Energipolitiken

1982/83:1109 av *Lars Werner m. fl.*

Oljelagring

1982/83:1110 av *Lars Werner m. fl.*

Bevarande av outbyggda älvar

1982/83:1111 av *Karin Andersson m. fl.*

Jämställdhet mellan kvinnor och män

1982/83:1112 av *Karin Andersson m. fl.*

Jämställdhetsfrågorna i lärarutbildningen

1982/83:1113 av *Karin Andersson m. fl.*

Regler i byggnadslagstiftningen som befrämjar jämställdhet

1982/83:1114 av *Ola Ullsten m. fl.*

Arbetsmarknaden

1982/83:1115 av *Ola Ullsten m. fl.*

Alkoholmissbruk på arbetsplatsen, m. m.

1982/83:1116 av *Ola Ullsten m. fl.*

Ökat bidrag till lärlingsutbildning

1982/83:1117 av *Tommy Franzén m. fl.*

Sysselsättningsfrämjande åtgärder inom Stockholms län

1982/83:1118 av *Tommy Franzén m. fl.*

Trafikpolitiska åtgärder inom Stockholms län

1982/83:1119 av *Tommy Franzén m. fl.*

Energipolitiska åtgärder inom Stockholms län

1982/83:1120 av *Tommy Franzén m. fl.*

Ökat bostadsbyggande inom Stockholms län

10 § Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

den 21 januari

1982/83:235 av *Gunnel Jonäng* (c) till utrikesministern om förbud mot utförsel av använt kärnbränsle:

Regeringens beslut att utföra 57 ton använt kärnbränsle för upparbetning i Frankrike är en utmaning mot den svenska fredsopinionen och ett hårt mot det internationella nedrustningsarbete Sverige sedan länge bedrivit i internationella fora. Sverige medverkar genom denna utförsel och uppar-

betning till spridning av kärnvapen i världen.

Är utrikesministern beredd medverka till en omprövning av beslutet om utförelse av använt kärnbränsle, och därmed medverka till en fortsättning av den svenska nedrustningspolitiken, sådan den hittills bedrivits och därmed hindra att Sverige bidrar till kärnvapenspridningen i världen?

11 § Kammarkens åtskildes kl. 16.44.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert

Nr 66

Måndagen den
24 januari 1983

*Meddelande om
fråga*