

Tisdagen den 4 april

Kl. 15.00

*Om "bekvämlighets-  
flaggade" fartyg i  
svensk kustsjöfart*

Förhandlingarna leddes till en början av andre vice talmannen.

**1 §** Andre vice talmannen meddelade att *Gösta Lyngå* (mp) denna dag återtagit sin plats i riksdagen, varigenom My Gillbergs tjänstgöring som ersättare upphört.

**2 § Svar på interpellationerna 1988/89:126 och 145 om "bekvämlighetsflaggade" fartyg i svensk kustsjöfart**

**Anf. 1** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Anna Wohlin-Andersson har med hänvisning till regeringens beslut att tillåta fartyg registrerade i de danska och norska internationella registren i svensk kustfart frågat mig om jag anser att det fortfarande är viktigt för Sverige med en svensk kustsjöfartsflotta och vad jag avser göra för att förhindra den utslagning av den återstående svenska kustsjöfartsflottan som kan bli resultatet av regeringens ovan omtalade beslut.

Viola Claesson har med hänvisning till samma beslut frågat mig följande:

1. Vilka är de verkliga motiven bakom regeringsbeslutet?
2. Har regeringen utsatts för påtryckningar från någon nation eller lobbygrupp i denna fråga?
3. På vilka lagliga grunder har regeringen befogenheter att, utan riksdagens hörande, besluta om att tillåta fartyg under norsk och dansk "bekvämlighetsflagg" att gå i svensk kustfart?

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Som jag tidigare har redovisat här i kammaren enades regeringarna i Norge och Sverige år 1958 om att ömsesidigt upplåta sin kustfart för varandras fartyg. Samma år förlängdes ett tidigare avtal om kustfart med Danmark. Det regeringsbeslut som både Anna Wohlin-Andersson och Viola Claesson hänvisar till innebär att fartyg registrerade i de danska och norska internationella registren skall anses som danska resp. norska fartyg och därmed omfattas av gällande avtal.

Gällande kustfartsavtal mellan Danmark, Norge och Sverige har sammantaget varit till fördel för svenska fartyg. Riksdagens beslut om sjöfartspolitiska åtgärder syftar till att kunna bibehålla en handelsflotta av rimlig

omfattning under svensk flagg. Med dessa omfattande ekonomiska insatser kan bemanningskostnaderna på svenska fartyg sänkas med ca 40 %. Andra länder har samtidigt valt andra lösningar. Danmark och Norge har som bekant infört internationella skeppsregister, DIS och NIS, för att på det sättet sänka bemanningskostnaderna.

Det är konkurrenssituationen på sjöfartsmarknaden som motiverar det svenska stödet på 550 milj. kr. Svenska fartyg kommer i det sammanhanget att konkurrera med DIS- och NIS-registrerade fartyg. Stödinsatserna innebär samtidigt att svenska fartyg får en ökad konkurrenskraft i dansk och norsk kustfart. Om den svenska kustfarten skall skyddas helt från konkurrens utifrån faller också motivet för att låta fartyg som utnyttjas i svensk kustfart få del av det statliga stödet.

Regeringens beslut har föregåtts av diskussioner mellan företrädare för de danska, norska och svenska regeringarna. Anledningen till dessa diskussioner är inte påtryckningar, som Viola Claesson antyder, utan den nya situation som uppstått.

På Viola Claessons fråga om lagliga grunder för beslutet vill jag framhålla att överenskommelsen innebär en bekräftelse på att DIS- och NIS-registrerade fartyg skall anses som danska resp. norska och därmed omfattas av 1958 års kustfartsavtal. Överenskommelsen innebär inte att den av riksdagen fastlagda sjöfartspolitikens ändrats och är inte heller i övrigt av den karaktären att den behöver riksdagens godkännande.

Avslutningsvis vill jag framhålla att riksdagens sjöfartspolitiska beslut givetvis ligger fast.

#### **Anf. 2 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! Den främsta anledningen till att TU:s majoritet år 1987 så hårt drev kravet på att man snabbt skulle få fram ett sjöfartsstöd var omsorgen om den svenska kustsjöfarten. Det gällde att rädda vad som räddas kunde av de ca 160 fartyg som ännu fanns kvar under svensk flagg i svensk närsjöfart. Vi bedömde det som en stor risk att många av dessa båtar skulle flagga ut i det norska öppna registret, om ett stöd inte kom till stånd snart. Regeringen kom också med förslag, och riksdagen sade ja till detta.

Innan jag fortsätter vill jag passa på att tacka statsrådet för svaret.

Varför är det då så viktigt med en svenskflaggad närsjöfartsflotta? Sverige har Europas längsta kust och är därför mycket beroende av kustsjöfart. Ur energisynpunkt, miljösynpunkt och vägslitagesynpunkt borde vi faktiskt ha en betydligt större andel sjöfrakt. Vi behöver folk som har kunskap om de svenska farlederna, skärgårdarna och hamnarna. Vi behöver också båtar som stannar i Sverige om det blir kristider. Många samhällen är uppbyggda kring sina rederier. Det rör sig ofta om familjeföretag med stort kunnande, och de är initiativrika och anpassningsbara.

Sverige borde föra en politik som inte bara bevarar en svenskflaggad kustsjöfartsflotta, utan också ger den tillfälle att utvecklas och förnyas. Regeringen vidtar i stället åtgärder som gör att vi riskerar att förlora en betydande del av de återstående kustfartygen till det norska öppna registret. Det tycks emellertid inte alls intressera Sveriges kommunikationsminister.

Trots att bemanningskostnaden kunnat sänkas med 40 % på svenska

fartyg genom statliga ekonomiska insatser, är kostnaden långt ifrån nere på den kostnadsnivå som gäller för fartyg i NIS och DIS. Siffror från "verkliga" fartyg i år visar, att när beslutet från 1988 om sjöfartsstödet får sitt fulla genomslag, kommer en svensk tankbåt på 10 000 tons dödvikt att ha en årlig bemanningskostnad uppgående till lägst 4,8 milj. kr. Motsvarande fartyg i danska och norska internationella skeppsregister kommer ner till en årlig bemanningskostnad på mellan 2,8 och 3,2 milj. kr.

Tror kommunikationsministern verkligen att rederierna kan fortsätta sin verksamhet under sådana konkurrensförhållanden? Statsrådet sade i svaret: riksdagens sjöfartspolitiska beslut ligger givetvis fast. Ja, det är möjligt. Redarnas sjöfartsbeslut kommer emellertid säkert inte att ligga fast när sådana ändringar sker i deras marknadsförhållanden. Som jag ser det har de bara tre saker att välja på. De kan köra sina rederier till ruinens brant, dra upp båtarna på land eller registrera båtarna i det norska öppna registret. Alla dessa alternativ innebär en kollaps för svensk sjöfartspolitik, svensk kustsjöfart och en del av det svenska transportväsendet.

Eftersom NIS, det norska registret, är ett öppet internationellt register kan ju alla typer av båtar och alla nationaliteter gå i svensk kustsjöfart. Ett ryskt fartyg under NIS-flagg har fri tillgång till våra kuster. Detsamma gäller för båtar från t.ex. Östtyskland, Polen eller NATO-länderna. Ett svenskt rederi har t.ex. kört malm från Luleå till Oxelösund med en 10 000-tonnare. Nu kan vi få konkurrens av en 65 000-tonnare i NIS. Ett sådant tonnage finns inte ens i Sverige. Regeringens beslut har således öppnat svenska kuster för en helt annan värld, beträffande både typ av båtar och typ av nationaliteter.

Vad har kommunikationsministern för kommentar till detta? Från centerns sida ville vi komplettera sjöfartsstödet med ett svenskt internationellt register främst för oceangående fartyg. Socialdemokraterna har emellertid hela tiden sagt blankt nej till detta. Man har sagt att ett internationellt register är oförenligt med svensk rättsuppfattning, inte minst på arbetsrättens område, att det är en oacceptabel utsugning av arbetskraft från fattiga länder och att det är ett skamligt förslag som gör svenska sjömän arbetslösa. Varför gäller inte dessa uttalanden nu när regeringen släpper in fartyg med lågkostnadsbesättningar i svensk kustsjöfart? Det måste kommunikationsministern vara snäll att svara på. En tredjedel av det svenska sjöfolket har anställning i svensk kustsjöfart. Varför tar man inte hänsyn till dem när man fattar detta beslut?

Statsrådet har inte svarat på min andra fråga. Den gällde vad man avser göra för att förhindra den utslagning av den återstående svenska kustsjöfartsfloTTan som kan bli resultatet av regeringens tidigare omtalade beslut. Har statsrådet inga förslag eller anser statsrådet att frågan är oväsentlig?

Till sist vill jag fråga om kommunikationsministern tycker att det är vettigt att först stödja och uppmuntra en näring och återge den en del av sin framtidstro och sedan slå den i huvudet så att den riskerar att dö.

**Anf. 3 VIOLA CLAESSION (vpk):**

Herr talman! Tack för svaret, Georg Andersson. När det blev uppenbart att regeringen i Sverige hade beslutat att öppna svensk kustsjöfart för norska och danska fiffelflaggade fartyg uppstod inte bara förvirring. Många såg

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

*Om "bekvämlighets-  
flaggade" fartyg i  
svensk kustsjöfart*

också detta som ett mycket märkligt steg. Jag för min del anser att en del av det anmärkningsvärda ligger i att regeringen inte ens går till riksdagen och diskuterar detta och att man inte heller kan vänta på att vi får diskutera sjöfartspolitikerna för denna säsong på nytt. När beslutet stod klart reagerade också redarna omedelbart.

Jag vill i detta sammanhang säga att jag och Anna Wohlin-Andersson, vpk och centern, inte alls har samma uppfattning om vad ett öppet register skall tjäna till eller huruvida Sverige skall ha ett sådant. Jag har ställt mina interpellationer utifrån ett helt annat perspektiv än Anna Wohlin-Andersson.

I vpk är vi bestämda motståndare till ett öppet register. Det är därför bra att Georg Andersson i interpellationssvaret säger att det beslut om sjöfarten i Sverige vi tidigare har fattat ligger fast. Nu återstår frågan: Kan det vara så, Georg Andersson, att redarna inte bara vill skrämmas med sina hot utan faktiskt tänker sätta sina planer i verket? Det är ungefär samma fråga som Anna Wohlin-Andersson ställde och som jag förväntar mig ett svar på. I några av de mest hotfulla uttalandena gjordes gällande att t.ex. SSAB överväger att anlita NIS- och DIS-fartyg för sina malm- och koltransporter. Har Georg Andersson undersökt om SSAB tänker verkställa detta hot? Detta är ett konkret exempel.

Så till min fråga om vem som har rätt att ta sådana här beslut. Jag menar att regeringen genom detta beslut, som tydligen föregicks av att personer på tjänstemannanivå inom departementet hade överläggningar med Norge och Danmark, premierar Norge och Danmark och deras beslut om att inrätta dessa avskydda, öppna register, dvs. de register vi i Sverige inte ville ha, särskilt med hänvisning till vad de skulle innebära när det gäller arbetsrättsliga förhållanden för det svenska sjöfolket. Georg Andersson hänvisar nu i sitt svar till beslut från 1958. Det kan inte vara tillräckligt. Regeringen skulle alltså, med hänvisning till en överenskommelse från 1958 mellan de tre nordiska länderna, ha rätt att ta detta beslut. 1958 var det som bekant ingen som över huvud taget hade diskuterat NIS eller DIS. Det är så fullständigt självklart att vi inte behöver tvista om det. Alltså är detta en tolkningsfråga. Jag skulle vilja säga att det är en efterkonstruktion när man pekar på överenskommelsen från 1958, som skulle kunna ligga till grund för beslutet om att släppa in fartyg från de norska och danska öppna registren i svensk kustsjöfart. De fartygen kan ju inte gå i sina egna resp. länders sjöfart, om jag är riktigt underrättad. Jag tror att det stämmer. Det är alltså i så fall alldeles fel att hänvisa till ett avtal från 1958 och sedan säga att de fartyg som finns i DIS och NIS är att betrakta som danska resp. norska fartyg. Det är de inte. Då hade inga hinder funnits, om det hade varit så enkelt att också släppa in dem i den danska och norska kustsjöfarten.

Jag stannar där så länge och sparar litet tid. Jag hoppas att jag får svar på mina frågor. För det första handlar det om redarnas hot och vad regeringen tänker göra, när man nu har tagit detta beslut. För det andra ifrågasätter jag om avtalet från 1958 verkligen äger giltighet i detta fall. Jag vill gärna ha en kommentar till det.

**Anf. 4 TOM HEYMAN (m):**

Herr talman! Anna Wohlin-Andersson har lämnat en hel rad synpunkter på den svenska kustsjöfarten och även på frågan om ett internationellt register. Det är synpunkter som jag i alla väsentliga delar instämmer i, både när det gäller vikten av en svensk kustfartsflotta och när det gäller dess möjligheter att konkurrera. I detta sammanhang har också vi krävt ett internationellt svenskt register. Det var från början vår tanke att det skulle begränsas till att inte gälla för svensk kustsjöfart. Nu har emellertid spelreglerna förändrats i och med att man i Norge har tagit eller står i begrepp att ta ett beslut som innebär att NIS-registrerade skepp kommer att tillåtas i norsk kustfart. Då öppnas hela den europeiska Nordsjöfartsmarknaden för NIS-registrerade skepp, och de kommer naturligtvis att bli mycket vanliga i den svenska kustsjöfarten. I det läget hänvisar regeringen endast till sin skattebefrielse och sitt kontantstöd.

Subsidieberoende kan ingen näring vara i längden. Det ger ingen livskraft eller investeringsvilja. Möjligen kan man under ett antal år bedriva verksamhet med en allt äldre och sämre flotta under subsidieberoende svensk flagg, men några nyinvesteringar kommer naturligtvis inte att ske. Det blir i så fall NIS-registrerade båtar som kommer att ta jobben. Speciellt det senaste norska beslutet understryker vikten av att vi får ett svenskt internationellt register, som gör det möjligt för svenska redare att konkurrera på villkor motsvarande deras utländska konkurrenters.

**Anf. 5 ANDERS CASTBERGER (fp):**

Herr talman! Detta är ett utmärkt exempel på hur det kan gå när vi inte har jämlika villkor, när vi inte på långt när kan matcha konkurrensen från den danska och den norska sjöfarten, som nu dessutom skall få operera i de svenska vattnen. Naturligtvis skall inte svensk sjöfart skyddas från all konkurrens. Tvärtom, konkurrens befördrar effektivitet och rationalisering. Konkurrens innebär därför fördelar. Därför bör vi naturligtvis inrikta oss på successiva avregleringar. Avregleringar får dock inte förväxlas med regleringar som till råga på allt skapar sådan orättvisa att vissa parter gynnas på bekostnad av andra. Detta visar tydligt på hur viktigt det är med konkurrens, konkurrens på lika villkor.

Nu anger kommunikationsministern i svaret på interpellationerna att de s.k. NIS- och DIS-fartygen skall vara att anse som norska resp. danska fartyg. Men det är just detta som leder till de ojämlika villkoren, att vi alltså inte har ett likartat system i länderna. Det innebär dessutom ett tryck på de svenska kustsjöfartsredarna att flagga över till t.ex. NIS, som ju är ett öppet register. Jag vill därför, herr talman, erinra om att folkpartiet ett flertal gånger har föreslagit att Sverige skall inrätta ett internationellt fartygsregister i syfte att möjliggöra för redarna att operera de svenskägda fartygen på internationella kostnadsvillkor. Det kommer vi också att fortsätta föreslå. Detta är mycket viktigt. Vi vill dessutom koppla det till att flagglagen från 1977, som ju begränsar de svenska rederiernas handlingsfrihet när det gäller att disponera över fartygen och tonnaget, skall avvecklas.

Den innebär nämligen nackdelar på en marknad som har utvecklats i riktning mot öppna register och mot en flexibilitet och rörlighet som är

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

*Om "bekvämlighets-  
flaggade" fartyg i  
svensk kustsjöfart*

viktiga förutsättningar för att konkurrensen skall kunna hållas vid liv och för att effektiviteten skall kunna utvecklas. Jag vill därför erinra om att regeringen har haft chansen att ta ställning till dessa förslag. Tyvärr har regeringen inte följt denna linje. Regeringen kommer att få nya chanser att göra det.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag till Viola Claesson säga att folkpartiet naturligtvis har en helt annan utgångspunkt i fråga om detta än vpk. Konkurrens på lika villkor är till förmån för transportarbetet och för en trygg sysselsättning, på villkor som innebär en sund ekonomisk verksamhet. Detta måste vara utgångspunkten också för kustsjöfarten i de svenska vattnen.

**Anf. 6** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Det är ganska intressant att lägga märke till den enighet som debattörerna på vissa punkter tycks nå genom kritik från diametralt motsatta utgångspunkter och värderingar. Anna Wohlin-Andersson målar upp en bild av svensk sjöfart som om den vore utslagningshotad och i djup kris. Jag tror att denna bild av situationen är helt felaktig. Hennes bild innebär också att hon undervärderar värdet av de insatser av betydande mått som riksdag och regering faktiskt har fattat beslut om för svensk sjöfart. Varför gjorde vi dessa insatser om de inte skulle ha en påtaglig effekt och ge svensk sjöfart styrka?

Anna Wohlin-Andersson refererade till beräkningar som Redarföreningen har presenterat. Det framgår emellertid inte på vilket sätt dessa beräkningar har gjorts. Låt oss emellertid, så länge det inte finns några verkligt objektiva beräkningsgrunder, betrakta dessa beräkningar mer eller mindre som en partsinlaga. I alla händelser är bemanningskostnaderna en ganska liten del av ett fartygs totala kostnader. Det är en rad andra faktorer som betyder mer. Det är fartygets anskaffningsvärde, finansiering, kvalitet, effektivitet med avseende på transporterna, kundernas köptrohet och annat som betyder mer när det gäller att upprätthålla konkurrenskraften än de siffror som Anna Wohlin-Andersson föredrog i sitt inlägg.

Enligt den statistik som jag har tillgänglig omfattade den svenska kustfarten 1987 totalt drygt 14 miljoner ton. Av detta tog svenska fartyg 13,4 miljoner ton, norska fartyg 0,5 miljoner ton och danska fartyg 0,1 miljoner ton. Men enligt statistik beträffande den danska kustfarten, som omfattar 9,7 miljoner ton, tog de danska fartygen 6,3 miljoner ton, medan svenska fartyg tog 1,4 miljoner ton. Av detta kan jag konstatera att svenska fartyg sammantaget har hävdat sig väl och haft fördelar av gällande kustfartsavtal.

Sverige ger nu sina fartyg ett betydande ekonomiskt stöd. Sverige har, som jag nyss konstaterade, stora fördelar av den danska kustfarten. Genom att säga nej till DIS- och NIS-fartyg i svensk kustfart kan Sverige knappast påräkna att svenska fartyg med i huvudsak motsvarande ekonomiskt stöd skall få fortsatt tillgång till dansk och norsk kustfart. Jag ber debattörerna att något beakta också detta förhållande när de målar upp sina skräckvisioner med anledning av de senaste besluten.

När riksdagen begärde sjöfartspolitiska åtgärder och senare fattade beslut om ett stöd på 550 milj.kr. var det för att ge svenska fartyg möjligheter att klara den internationella konkurrensen. Riksdagen avvisade samtidigt de

borgerliga motionsförslagen om ett svenskt internationellt register. Riksdagen var redan vid denna tidpunkt på det klara med att danskar och normmän valt andra lösningar. Svenska fartyg kommer med andra ord att möta DIS- och NIS-fartyg i den internationella trafiken. Det faktum att DIS och NIS tilläts i svensk kustfart innebär följaktligen inte något nytt som motiverar ett svenskt internationellt register. Det var även svar till Viola Claesson som ställde frågor om detta.

Viola Claesson ställde två frågor om redarnas hot. Sjöfartspolitiska beslut har nu fattats, och det är i detta klimat som redarna får bedöma sina förutsättningar att arbeta. Jag utgår från att dessa förutsättningar är goda och att svensk sjöfart skall kunna bibehållas. Vi får naturligtvis på detta område, liksom på alla andra områden, följa utvecklingen och utvärdera effekterna av olika beslut. Om det visar sig nödvändigt får vi göra nya överväganden. Men för dagen finner jag inte någon anledning att annonsera några sådana.

Slutligen vill jag när det gäller regeringens rätt att fatta detta beslut till Viola Claesson säga att det är möjligt att det är en tolkningsfråga. Men jag menar att regeringen står på en god och säker grund när den har gjort tolkningen att detta beslut ligger inom ramen för det kustfartsavtal som gäller.

**Anf. 7 VIOLA CLAESSION (vpk):**

Herr talman! Georg Andersson har helt rätt uppfattat det som jag underströk i mitt förra inlägg, nämligen att debattörerna i denna debatt har diametralt olika uppfattningar om ett öppet register. Vi har fått höra tre borgerliga företrädare som, på samma sätt som de mest högljudda redarna och redarkapitalet i Sverige, naturligtvis ser att möjligheten att även Sverige skall inrätta ett öppet register har ökat. Jag är precis lika medveten som Georg Andersson och de anställda på kommunikationsdepartementet om att det är detta som de mest högljudda ropen handlar om. Men min utgångspunkt var en annan.

När vi mycket livligt och intensivt i Sverige diskuterade sjöfarten i framtiden och när alla mer eller mindre hade intensiva kontakter också med Svenska Sjöfolksförbundet, visste vi hur det norska sjöfolket uppfattade den norska arbetarregeringens beslut om ett införande av ett öppet register. Min utgångspunkt i denna debatt är att jag tycker att regeringens beslut att släppa in dessa NIS- och DIS-fartyg i svensk kustsjöfart innebär en felaktig tolkning, en krystad förklaring och en efterkonstruktion när regeringen hänvisar till en överenskommelse från 1958.

Georg Andersson frågade om vi kan tänka oss att svenska fartyg skall få gå i norsk och dansk kustsjöfart, om Sverige inte släpper in deras NIS- och DIS-fartyg. Men, Georg Andersson, det är ju en helt annan sak. Norge och Danmark har valt att mot sina egna sjöfolk inrätta sådana register som upphäver de arbetsrättsliga reglerna. Det är alltså fråga om en helt annan form av subsidier än dem som de borgerliga företrädarna nu har talat om i debatten. I dessa länder valde man att göra detta trots mycket starka protester och trots mycket allvarliga konsekvenser för det egna sjöfolket. I det läget menar jag att det är felaktigt att fatta detta beslut från regeringens sida. Och som ett brev på posten kommer ännu mer högljudda rop från

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

*Om "bekvämlighets-  
flaggade" fartyg i  
svensk kustsjöfart*

hökarna inom redarkapitalet i Sverige om att nästa steg då lika gärna kan tas. Det är alltså detta som oroar mig. Jag vill ha klara och tydliga uttalanden om att ett sådant steg inte skall kunna tas. Jag tycker faktiskt, herr talman, att jag kan tolka välvilligt vad Georg Andersson har sagt om att det inte heller är aktuellt att börja diskutera ett öppet svenskt register. Å det svenska sjöfolkets och vpk:s vägnar vill jag säga att det var ett bra uttalande.

**Anf. 8 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! Först frågan huruvida beslutet är lagligt eller inte. Det har jag frågat KU om, så KU får avgöra. Jag tänker inte gå in i den diskussionen i dag.

Jag tycker precis som Viola Claesson att det är en efterhandskonstruktion att gå tillbaka till 1958, när det inte fanns några internationella register. Om inte Georg Andersson tror på propositionen när det gäller kustsjöfartsflotans framtid och inte på redarna, så borde väl Georg Andersson tro på sjöfartsverket. Där har man sagt att den svenska kustsjöfarten riskerar att drastiskt minska med detta beslut. De siffror jag nämnde borde enligt min åsikt statsrådet ha fått och läst innan beslutet fattades, någonstans i det fördolda.

Centern har varit pådrivande när det gällt sjöfartsstödet för att rädda framför allt kustsjöfarten åt Sverige och svenskarna. Jag tycker att regeringens handlande i det här fallet är som att dra en drunknande halvvägs upp, men när man kommer nära ytan släpper man taget. Det kallas inte livräddning. Det kallas dumhet eller möjligen brist på ork och initiativ.

Förut har man kunnat konkurrera bra, säger Georg Andersson, med andra fartyg. Ja, men det har ju inte varit fråga om fartyg som funnits i de internationella registren. Normännen, som jag har stor respekt för, tycker att det är alldeles förskräckligt om de skall ha sin kustsjöfart i ett öppet norskt register. Det är stor strid om detta i Norge nu. Att vi har kunnat konkurrera bra beror på att vi har konkurrerat med fartyg som inte har funnits med i internationella register. Vi från centern har inte velat ha kustsjöfarten i ett internationellt register. Vi har slagits för ett internationellt register för oceangående fartyg, därför att vi inte fann någon annan möjlighet att rädda den trafiken. Nu ser jag ingen annan möjlighet för kustsjöfarten att klara sig än att komma in i ett internationellt register också. Men det var aldrig vad vi ville.

Får jag för en gångs skull vända mig till Viola Claesson och säga att jag inte står här och talar mig varm för ett internationellt register för kustsjöfarten. Jag hade helst velat slippa att se ett sådant. Men just nu, efter det här regeringsbeslutet, ser jag nästan ingen annan möjlighet.

Så vill jag fråga Georg Andersson än en gång: Varför är det plötsligt möjligt att köra med lågkostnadsbesättningar mellan svenska hamnar, fastän socialdemokraterna hela tiden förut sagt nej till detta, även när det gällt oceangående fartyg? Det måste jag få svar på. Jag förstår inte logiken i det hela.

**Anf. 9 ANDERS CASTBERGER (fp):**

Herr talman! Varför genomfördes förändringarna om det inte var för att förändra villkoren till det bättre? frågar statsrådet. Ja, självfallet får vi utgå från att syftet från regeringens sida har varit gott, särskilt med tanke på de riksdagens tillkännagivanden som gjordes i ett tidigt skede av debatten. Det hade naturligtvis varit mycket bättre om vi hade tagit fasta på en modell redan från början, en modell som tillämpas av många andra länder och numera även av våra grannländer.

Sjöfarten är internationell till sin natur. Att vi skulle utforma specialregler, som så helt avviker från andra länders regler och dessutom helt avviker från våra nordiska grannländers regler, ger tyvärr bara den effekten att när man väl summerar ihop blir inte villkoren desamma för redarna inom sjöfarten i de skilda länderna, dvs. Sveriges sjöfart hamnar på undantag. Konkurrensen blir inte jämställd, utan den blir ojämsställd. Varför ett sådant specialkrångel från svensk sida?

Statsrådet antyder också att en utvärdering möjligen så småningom skulle kunna komma till stånd. Det är tacknämligt. Vi får verkligen hoppas att man snart får en utvärdering så att vi kan få svart på vitt på att situationen i dag är sådan – det menar vi från många håll – att den omedelbart bör förändras. Vi från folkpartiet har lagt fram vårt förslag till hur det skall gå till.

Till Viola Claesson vill jag säga att vi i folkpartiet inte vill ha några subsidier. Vi vill ha lika konkurrensvillkor. Det är detta det handlar om. Men det är givet att Viola Claessons utgångspunkt är kommunistisk. Då är det självklart att vi i folkpartiet inte kan ha så mycket gemensamt med en sådan, och det har nog inte huvudparten av de ombordanställda heller.

**Anf. 10 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:**

Herr talman! Anna Wohlin-Andersson menar att jag före debatten borde ha haft tillgång till de siffror som hon refererade i sitt förra inlägg. Jag har haft tillgång till de siffrorna, men jag kan notera att det är Redarföreningens siffror. Jag har också läst dem med glasögonen på. Även om de skulle vara riktiga – jag ville reservera mig för det mätt av partsinlaga som finns i dem – är det inte enbart dessa som avgör konkurrensförhållandena och konkurrensförutsättningarna. Det måste väl Anna Wohlin-Andersson hålla med mig om.

Genom kustfartsavtal med bl.a. England och Holland – länder som också har lågkostnadsregister – har fartyg av NIS- och DIS-typ redan tillgång till den svenska kustfarten. Om nu den svenska kustfarten skall förbehållas endast svenska fartyg, då faller ju ett motiv för att fartyg som utnyttjas i kustfarten skall omfattas av det ekonomiska stöd som riksdagen har beslutat om. Om man efterfrågar logik tycker jag faktiskt att det finns skäl att returnera frågan till Anna Wohlin-Andersson.

Avslutningsvis vill jag bara än en gång säga till Viola Claesson att det inte är aktuellt med något svenskt internationellt register.

**Anf. 11 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! Nej, det är regeringen som är ologisk, och på minst två olika sätt. Det ena är att regeringen släpper in sådana fartyg i svenska hamnar som

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

*Om "bekvämlighets-  
flaggade" fartyg i  
svensk kustsjöfart*

den säger definitivt nej till när vi föreslår internationella register. Varför gäller inte alla de skäl som ni radar upp mot ett internationellt register när ni släpper in NIS- och DIS-fartyg på den svenska kusten? Jag har inte fått något svar på frågan.

Det andra är att Georg Andersson säger att man då helt skulle avskärma den svenska kustsjöfarten från konkurrens. Men det är ju inte fråga om det. Vi har konkurrens i dag. Vi har cabotageavtal med åtta tio länder, framför allt Holland, England, Danmark och Norge. Det har vi aldrig sagt nej till. Det är bara en tidsfråga innan Englands och Hollands öppna register också vill komma in med sina fartyg på den svenska kusten. Vad ser vi då kvar av den svenska kustsjöfarten? Jag skulle gärna vilja veta hur Georg Andersson ser på frågan. Jag kan inte fatta att något fartyg vill gå med miljonförluster i väntan på en utvärdering – det kan man inte göra.

Det är inte bara fråga om bemanningskostnader, säger statsrådet. Nej, det är investeringskostnader, räntekostnader och annat. Men där har Sverige aldrig legat framför de andra länderna. De andra länderna har i mycket högre grad än vi subventionerat räntan på nybyggnad av fartyg och gett stöd till att skaffa andrahandstonnage osv.

Än en gång, Sveriges kommunikationsminister: Varför gäller inte ert absoluta nej till lågkostnadsbesättningar, och allt vad det innebär, när ni släpper in NIS- och DIS-fartyg?

**Anf. 12 VIOLA CLAESSION (vpk):**

Herr talman! Jag skall försöka känna mig lugnad. Även om Georg Andersson tidigare nämnde att en utredning skulle kunna komma till stånd, förstår jag att den inte alls skulle kunna handla om de omedelbara förändringar i den riktning som t.ex. Anders Castberger, Tom Heyman och Anna Wohlin-Andersson önskar.

Jag vet, Anna Wohlin-Andersson, att centern möjligen har en mjukare inställning i dessa frågor än de andra två borgerliga partierna. De hetsar mer, det är ungefär som skillnaden mellan hökarna inom redarkapitalet och de som inte är hökar. Men lika fullt står centern bakom kravet på ett öppet svenskt register, och det gör definitivt inte vpk.

De argument som framförts här, bl.a. från Anders Castberger, visar att man helt enkelt kallar vissa saker men inte andra för subsidier. Vi har arbetsrättsliga regler och lagar i Sverige som arbetarklassen och arbetarrörelsen har kämpat sig till och verkat för i många år. Om man är beredd att gå över lik och tillåta sådana förhållanden som råder på de båtar som går under fiffelflagg, de rent omänskliga förhållanden för sjöfolket som vi ofta kan läsa om, då är det inte subsidier. Vi behöver inte kivas om begreppen. Anders Castberger säger att han och jag resp. folkpartiet och vpk självfallet inte kan ha samma uppfattning därför att jag och de andra i vpk är kommunister. Det är naturligtvis riktigt.

Inom vpk står vi för den uppfattningen att man inte kan införa regler som för arbetstagnarna innebär en arbetsrättslig tillbakagång. Det skulle innebära att vi gick 100 år tillbaka i tiden i stället för att ta ett steg framåt, något som sjöfolket har rätt att kräva för det viktiga arbete man utför. Vi kommer aldrig att ställa upp på kravet på lika konkurrensvillkor, om det är fråga om villkor

av det slag som Anders Castberger & co vill ha.

Tack vare det svenska sjöfolkets kamp i dessa frågor och tack vare den information sjöfolket gett, intar regeringen den ståndpunkt till ett öppet register som vi här har hört Georg Andersson redogöra för. Det tackar vi för och tar emot.

Prot. 1988/89:89

4 april 1989

---

*Om Öresundsförbindelserna*

Överläggningen var härmed avslutad.

### 3 § Svar på interpellation 1988/89:140 om Öresundsförbindelserna

**Anf. 13** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Ulla Tillander har frågat mig om regeringen är beredd att medverka till att en tunnel för järnvägstrafik blir det alternativ för en direktförbindelse mellan Sverige och Danmark som kan komma i fråga.

De svenska och danska Öresundsdelegationerna har tidigare beskrivit förutsättningarna för en kombinerad järnvägs- och vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. I februari redovisade delegationerna sitt senare uppdrag att se över möjligheterna att anlägga en borrad tunnel för järnvägstrafik under Öresund. Samtidigt presenterades ett förslag om att uppföra en kombinerad järnvägs- och vägförbindelse etappvis, så att först järnvägsdelen och senare vägdelen byggs.

Liksom den tidigare rapporten kommer 1989 års rapport att remissbehandlas.

Det samlade utredningsmaterialet, vilket bl.a. inkluderar utredningsrapporterna och remissynpunkterna på dessa, kommer senare att ligga till grund för regeringens ställningstagande om hur Öresundsförbindelserna skall utformas. Något förord för ett visst förbindelsealternativ är jag därför inte i dag beredd att lämna.

**Anf. 14** ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Svaret lämnar tyvärr frågan öppen om vad för slags förbindelser vi så småningom kommer att få se.

I det avscendet är svaret förvisso inte originellt. Det har varit regel att man hänvisat till utredningar. När dessa varit klara har man hänvisat till remissbehandlingar av utredningar och därefter till summeringar av utredningsrapporter och remissynpunkter. Efter detta borde regeringens egen uppfattning kunna presenteras, såvida det inte tillkommit något nytt som kräver utredningar, remissomgångar och uppdateringar.

Någon gång har kedjan brutits och en sittande regering har samlat sig till ett beslut. Så skedde år 1973 med röstsiffrorna 215 för och 97 mot en bilbro Malmö-Köpenhamn. Dess bättre påverkades inte verkligheten av beslutet, för alljämt är ju frågan föremål för utredningsarbete.

Så till vida har onekligen frågan om bron fallit framåt som regeringens fasta beslutsamhet 1973 har övergått i en mer eftertänksam attityd. Att man från att en gång ha beslutat om bron till att man i dag villrådigt utreder och utreder utan att riktigt kunna bestämma sig beskriver trots allt en mognadsprocess.

Men redan beslutet 1973 måste ha innehållit ett frö av vankelmod och tveksamhet, eftersom beslutsamheten visserligen ledde till ett beslut men inte till ett förverkligande.

Vad som kom emellan var miljöfrågorna, och dessa undergrävde till och med den okomplicerade självklarheten hos socialdemokraterna i denna fråga. Denna underminering har fortsatt, och om miljöaspekterna får fortsätta att verka kommer de att utgöra ett bättre fundament och en bättre grund för ett beslut än man hade för det tidigare beslutet, som alltså i dag är tämligen underminerat.

Tunga remissinstanser har sagt sitt, och det är förödande för själva tanken på en bilbro, som vilar på en oöverskådlig mängd betongpelare, sänkta kassuner och förstärkta fundament, som från brofästet i Malmö kommer att te sig som en betongvägg.

Det är alltså bra att socialdemokraterna gripits av tvivel gentemot sin tidigare övertygelse. Vad som däremot är oroande är att den övertygelsen inte har ersatts av en övertygelse om att broalternativet definitivt borde avföras. Vad vi efterlyser är en klar insikt om att bron inte är en framkomlig väg, om man tar miljöns krav på allvar.

Det är nu drygt två decennier sedan planerna på en bro mellan Malmö och Köpenhamn återigen drogs upp på allvar. Då var planerna på en bro ett led i förverkligandet av Örestad, som skulle byggas ut längs Skånes hela västsida och på stora delar av Själland.

Orsakerna till att utvecklingen inte fortsatt i den riktning och den takt som prognoserna förutspådde kan vara flera. Men en viktig faktor är den allt större oenigheten om vad som är en önskvärd framtid.

Tanken att det finns annat än ökningen av bruttonationalprodukten och materiellt välstånd som är betydelsefullt för människors trivsel har grumlat den tidigare uppfattningen om hur utvecklingen borde drivas. De tungt vägande argumenten mot en bro mellan Malmö och Köpenhamn är de långsiktiga effekterna på miljö och samhällsutveckling. Helt klart är att byggandet av en Öresundsbro får som konsekvens en omfördelning av tungt gods från järnvägen. Då är en järnvägstunnel ett betydligt bättre alternativ.

Framstående företrädare för socialdemokraterna har helt nyligen förklarat att man för en kamp för att få bort den gamla betongstämpeln. Den kampen är värd all respekt. Den kräver, för att man skall lyckas, vissa offer. Bron är en helig ko som måste slaktas; den är en tusenfoting som måste oskadliggöras. Det borde vara kommunikationsministerns bidrag till socialdemokratiens nya policy.

En borrhad järnvägstunnel är ett miljövänligt alternativ, som skulle ha många fördelar. Den skulle gynna järnvägen och väl svara mot den satsning på järnväg som Europa står inför. Den skulle binda samman Malmö med Köpenhamn och Kastrup, och den skulle binda samman Köpenhamn med Sturup.

Avslutningsvis vill jag, trots formuleringarna i svaret, fråga om kommunikationsministern tror att regeringens ställningstagande äntligen kan bli ett entydigt nej till en bro och ett ja till en järnvägstunnel.

Anf. 15 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Påståendet om att frågan om fasta förbindelser mellan Malmö och Köpenhamn har tagit alltför lång tid är förvisso riktigt. Statsrådet har väl mer än en gång stått här i talarstolen och talat om långbänkar när det gäller tidigare borgerliga regeringar. Men på tal om långbänk tror jag att behandlingen av den här frågan saknar motstycke. Det är alltså viktigt att vi ganska snart får ett beslut i frågan. Den här saken har ju diskuterats under mycket lång tid. Människor undrar vad vi i riksdagen egentligen sysslar med. Man undrar säkert om vi inte kan komma till skott någon gång.

Ett antal företag föredrar faktiskt, just på grund av dåliga transportmöjligheter och dåliga kommunikationer, att etablera sig utomlands. De som förlorar på detta är de anställda i dessa företag.

Ulla Tillanders interpellation var faktiskt ganska intressant. Vi har i dag hört henne slakta både heliga kor och tusenfotingar – vilket är något originellt för Ulla Tillanders del. För något år sedan debatterade jag med Ulla Tillander i just den här frågan. Då förespråkade hon enbart färjeförbindelser. Men nu skriver hon i sin interpellation att den bästa direkta förbindelsen är en tunnel. Innebär detta en omsvängning från centerpartiets sida? I så fall blir nästa steg att man förordar en bil- och järnvägsbro. Vi tar ett par små steg i taget. Till slut hamnar vi rätt.

Om fru Tillander fick välja mellan å ena sidan färjeförbindelser mellan Malmö och Köpenhamn och å andra sidan en järnvägstunnel, vilket alternativ skulle hon då välja?

Fru Tillander säger att ett antal tunga instanser har underkänt Öresundsdelegationen. Jag skall inte alls säga emot på den punkten. Men faktum är att de som har sagt ja är ännu fler än de som har sagt nej. Det hade därför varit litet passande att i den här debatten referera till det också. Många är alltså positiva i det här sammanhanget. Öresundsdelegationen har faktiskt talat om mycket marginella miljöförsämringar när det gäller en bil- och järnvägsbro. Man säger också att det är trafikutvecklingen i stort som blir avgörande för situationen framöver.

Låt mig, herr talman, referera till en mycket välkänd "profet" på miljöområdet, nämligen Björn Gillberg. Han har sagt att den framtida biltrafiken – med tanke på utvecklingen i dag när det gäller bilmotorer och situationen framöver – icke utgör något problem. Det enda som han beklagar, och det kan jag med utgångspunkt i min moderata uppfattning också göra, är att vi i Sverige fick katalysatorerna alldeles för sent. Vi skulle ha fattat beslutet långt tidigare.

Anser fru Tillander att Björn Gillberg inte längre är någon kompetens på detta område?

Till sist vill jag säga att jag tror att en bil- och järnvägsbro mellan Malmö och Köpenhamn långsiktigt är det bästa alternativet. Det gäller bara att tro på människors förmåga att utveckla sig och att ha en positiv syn på tekniken. Det här kommer nämligen att få enbart gynnsamma effekter för alla människor. Vi kan ju inte dag efter dag, vecka efter vecka och månad efter månad bara måla all utveckling i svart.

Så har jag nog kommit till den sista av många frågor till fru Tillander: Är fru Tillander verkligen förespråkare av nolltillväxt i vad gäller ekonomin?

Man kan faktiskt få det intrycket, av hennes anförande här att döma, och det är i så fall en ny ståndpunkt från centerns sida.

**Anf. 16 GÖSTA LYNGBÅ (mp):**

Herr talman! Jag avstår från att kommentera inlägget från Sten Andersson i Malmö.

I den just färdigställda utredningen om miljöproblemen i Malmöhus län repeterades med förnyad kraft slutsatsen att bilismen utan tvivel är den främsta anledningen till de svåra miljöproblemen som länet, dess mark och dess vattendrag – inkl. Öresund och Östersund – har drabbats av. Försurningen har gått så långt att man i utredningen helt klart rekommenderar minskad bilism.

Att i det läget ens tänka på att planera för en bilbro eller för trafik med biltåg är ett flagrant brott mot den miljö som allt fler människor nu anser vara livsviktig för oss. När planerna ursprungligen smiddes och när utredningarna tillsattes på 1970-talet hade förstöringen inte gått så långt som nu. Dessutom hade man inte tillräcklig kunskap om problemen för att inse deras vidd. Inte ens i samband med de senaste två årens kompletteringsarbeten verkar tillbörlig hänsyn ha tagits till vikten av att vid varje trafikplanering minska bilismens andel av flödet.

Det är viktigt att de senaste årens ökade kunskap om bilismens problem kommer till remissinstansernas kännedom. Från den synpunkten är jag tacksam för Ulla Tillanders initiativ till den här debatten. Jag vill alltså uppmana kommunikationsministern att till det material som går ut på remiss lägga relevant information om behovet av att i dagens läge minska biltrafiken för att rädda Skånemiljön. Givetvis bör remisstiden vara anpassad så, att ett genomtänkt beslut kan fattas som alltså bygger även på denna information. Frågan är viktig.

Låt mig också kort beröra myten om "den rena bilen". Det betraktas ju som tekniskt möjligt att få fram en bil som inte har de avgasproblem som dagens bensinmotor orsakar. Åsikterna varierar om huruvida det kommer att röra sig om en vidareutveckling av den redan existerande elektriska bilen eller om huruvida det handlar om en framtida bil som bygger på de intressanta resultat som man har fått fram i fråga om vätgasdrivna bilar. Eller också handlar det kanske om något annat som inte ens finns som prototyp ännu. Jag tycker detta låter utmärkt. Det kan nog ge stort hopp för framtiden. Men – och detta är det absolut viktigaste – låt oss inte ta ut något i förskott! Världen är full av innovationer, vilkas biverkningar har varit oväntade och ofta ogynnsamma. Låt den "rena" bilen utvecklas och undersök vad som händer med annat än det som har förutsagts! Om sedan allt är väl är det bara att utnyttja fördelarna med de tekniska landvinningarna.

Jag anser alltså att mycket kan utvecklas som är bra för oss. Men många av de tekniska framstegen bör kontrolleras noga, innan man hetsar fram ett utnyttjande. Så verkar också vara fallet när det gäller bilindustrin. Med tanke på konsekvenserna i fråga om det projekt som vi nu diskuterar gäller det att planera för miljövänlig järnvägstrafik. Välj det alternativ som är sundast med tanke på den teknik som vi känner till och gör inget förhastat! Vi måste ta ansvar för framtiden.

**Anf. 17 VIOLA CLAESSION (vpk):**

Herr talman! Jag tycker inte att det finns någon anledning att kommentera inlägget från Sten Andersson i Malmö. ScanLink har ju ändå så många stora och mäktiga förespråkare. De tränger allt djupare in i samhället och maktens boningar och har alldeles för mycket att säga till om redan nu.

Häromåret gjorde jag och några andra i trafikuskottet en studieresa. Vi var bl.a. i Italien. Alla upplevde vi då det kaos som biltätheten och bilismen över huvud taget framkallat där nere. När jag ställde frågan till de ansvariga i Italien, om de inte hade börjat tala om att sätta gränser för bilismen och biltätheten, dröjde det bara en liten stund innan jag fick ett svar, som alla tycktes vara överens om: Nej, i ett land där Fiat har sitt säte diskuterar vi inte i sådana termer.

Det finns ingen här som uttrycker sig på det sättet. Man hänvisar inte till Volvo, som har sitt säte i Sverige, men lika fullt, herr talman, är det samma inställning som ligger i botten.

Georg Andersson har tidigare i sin egenskap av ordförande i det svenska socialdemokratiska broderskapsförbundet sagt ett klart och entydigt nej till en Öresundsbro, just med hänvisning till miljöskäl. Inom parentes sagt har de svenska broderskaparna, som är klart uttalade socialister, också ett av de bästa miljöpolitiska programmen här i landet.

I dag säger inte Georg Andersson ett klart nej. Han säger ingenting, till skillnad från Sven Hulterström, som samma år som Georg Andersson och Broderskapsförbundet sade nej till en Öresundsbro sade ett klart ja till bron.

Jag undrar då: Är det farligare för Georg Andersson som kommunikationsminister att säga nej än det var för Sven Hulterström att säga ja? Tyvärr är det bara Georg Andersson och de övriga inom regeringen som har ett entydigt svar på den frågan. Jag vill därför fråga varför Georg Andersson inte tar ställning här och i dag, när utvecklingen på miljöfronten har gått dithän att alla är överens om att det stundar en miljökatastrof i Skåne och Öresundsregionen om ingenting drastiskt görs, bl.a. för att hejda och minska bilismen.

Inte minst Svenska naturskyddsföreningens rapport, som kom så sent som i februari 1989 och handlar om konsekvenser av fasta förbindelser, framför allt Öresundsbron, visar att det inte råder något tvivel om att luftmiljösituationen i Öresundsregionen för närvarande är utomordentligt allvarlig. Man skriver att regionen drabbas till följd av luftföroreningar både av storregionala skador, bl.a. markförsurning och skogsskador, liksom av effekter av mer lokal karaktär. Det gäller bl.a. hälsoeffekter i tätorter. Det handlar alltså både om miljö och om människor.

I det läget borde det vara ganska lätt för Georg Andersson att ta ställning och göra det på ett rakryggt sätt med hänsyn till den ståndpunkt han som ordförande i Broderskapsförbundet tidigare hade. Jag vet att många socialdemokrater i dag längtar efter ett sådant klart och entydigt besked från landets kommunikationsminister.

Låt mig återgå till förspelet när det gäller ScanLink och vägbyggande här i Sverige. 1985 berättade dåvarande försvarets materielverks chef, tillika ordförande i Svenska vägföreningen – som är en mycket mäktig lobbygrupp för vägbyggande och bilism i Sverige – Carl-Olof Ternryd att han hade satt en

blåslampa i rumpan på de svenska politikerna. Syftet med den blåslampan var, Georg Andersson, att tvinga fram ScanLinkkomplexet. Han skröt också över det resultat som hade nåtts.

Den tid som har gått har också visat hur starkt motståndet har varit om den del av ScanLink som gäller motorvägsbygget i Bohuslän vid Bratteforsåns dalgång, som är en av de första länkarna i det stora ScanLinkbygget och där Öresundsbron är en nyckel, som ScanLinkförespråkarna själva säger.

Kända miljöföreträdare från Skåne säger att ett beslut om en bro över Öresund betyder en återgång till 50- och 60-talens värsta betongpolitik. Anna Lindh instämmer i detta. Anders Lindström, ordförande för Svenska sjöfolksförbundet, är en av dem som, precis som Anna Lindh, är mycket kritisk till hur det socialdemokratiska partiet i dag agerar med sitt rådslag. Anna Lindh säger att det enda som kan förbättra miljösituationen i Skåne är att det socialdemokratiska rådslaget klart och entydigt säger nej till en bro och ställer sig på miljöopinionens sida.

Jag återkommer senare till annan socialdemokratisk internkritik.

**Anf. 18 CARL FRICK (mp):**

Herr talman! Jag vill i likhet med de två föregående talarna avstå från att kommentera Sten Anderssons i Malmö inlägg.

Det är ett övermåttan återhållsamt svar som kommunikationsministern har givit i denna viktiga fråga, som engagerar så många människor. Det är utomordentligt viktigt att den sätts in i ett stort miljöpolitiskt perspektiv. Det är därför alldeles utmärkt att Ulla Tillander än en gång har tagit upp frågan i kammaren.

Södra Skåne är ett av de områden i Sverige där miljön har drabbats mest, och man står där inför kommande miljökatastrofer om ingenting görs. Detta hänger intimt ihop med den omfattande och ökande biltrafiken både för gods och för människor i detta område. Forskare har sagt att utsläppen av kväveoxider måste minskas med mellan 75 och 80 % för att de skall komma innanför de gränser som naturen sätter för att miljön och vi människor inte skall skadas. Det är därför av allra största betydelse att biltrafiken, som är den största källan till kväveoxidutsläppen, kan hållas tillbaka. För att detta skall kunna gå fordras det att det finns goda alternativ, som bidrar till att de som nu väljer bil och lastbil i stället väljer järnvägen, som är den minst smutsande av alla trafikformer.

Det är i detta perspektiv som diskussionerna kring Öresundsförbindelsernas framtid måste ses. Med de verbala miljöambitioner som ofta presenteras blir det viktigt att man ser till att de får kött på benen genom att verkligen prioritera järnvägstrafiken, så att den blir det attraktiva alternativet. Det är därför som bilbroalternativet är så felaktigt – och nu förhoppningsvis begravt. Broalternativet borde i alla händelser vara utmönstrat i debatten, med de farhågor som finns för störningar i vattenflödena i Öresund och Östersjön.

Därför blir en tunnel det enda realistiska alternativet, eftersom den inte behöver ge några miljöstörningar. En tunnel måste då utföras så att den endast tar gods och passagerare, inte så att den kan ta långträdare och personbilar. Vi måste se till att så mycket gods och människor som möjligt ges

chansen att komma upp på räls. För dem som vill ta bil över Sundet finns alltid möjligheten att ta färjor, och de får då betala de miljökostnader som det innebär. För detta alternativ måste det utformas miljöregler som medför att färjorna inte deltar så aktivt i miljöförstöringen som de gör nu.

Det hade varit klädsamt om kommunikationsministern i sitt svar på något sätt hade berört de viktiga miljöfrågorna och hur de skall kunna klaras på ett aktivt sätt i detta område. Det går inte att frita sig från intrycket av detta svar och andra yttranden som kommunikationsministern har fällt att han inte tar miljöfrågorna på allvar.

Över huvud taget präglas den trafikpolitiska debatten av ett omfattande hyckleri. I riksdagen fattas kloka beslut om att kväveoxidmängderna skall reduceras med blygsamma 35 % och att koldioxidutsläppen inte skall få öka. Dessa beslut skulle rimligen ha följts av en lång rad propositioner från regeringen, där man följer upp besluten med konkreta lagförslag för att nå målen. Något sådant har vi ännu inte sett, trots att det snart har gått ett år och trots att naturen dör stilla och sakta mitt framför våra ögon.

Det betyder att det brådskar med ett klokt tunnelbeslut i fråga om Öresundsförbindelserna. Naturen, miljön och framtiden väntar på beslut som gynnar dem. Regeringens handlande i denna fråga kommer att visa var den verkligen står i miljöfrågorna. Varför inte ta ställning nu? Det gäller att släcka blåslamporna via vägverkets påtryckningsgrupper, som Viola Claesson nämnde.

Jag är utomordentligt besviken på kommunikationsministerns svar, men jag är inte förvånad. Den nuvarande regeringen har alls ingen kraft utöver munkraft i miljöfrågorna, trots att det har varit ett miljöval och att väljarna satte miljöfrågorna framför alla andra. Denna kraftlöshet avspeglas i kommunikationsministerns till intet förpliktigande svar på en viktig interpellation.

Miljöfrågorna och miljöförstöringarna är faktiskt den allra största frihetsberövare som vi någonsin har varit utsatta för. De har en dimension långt utöver alla andra frågor. Förr i världen kunde vi med förtroende gå ut i naturen, dricka vatten, äta bär och göra en mängd saker utan att behöva fråga: Törs vi göra det? I dag kan vi nästan inte ta ett steg ut i naturen utan att ständigt fråga oss: Är det giftigt, är det förgiftat, törs jag äta det, finns det några skadliga ämnen i det? Det är en ofattbar frihetsinskränkning som har skett under en mycket kort tid av vår livshistoria. Det står de stora riksdagspartierna bakom, allihop. De vill ingenting göra. Det är en upprörande skandal.

**Anf. 19 BERTIL PERSSON (m):**

Herr talman! Man skall bygga broar mellan folk.

Sydvästsverige ligger långt från Europa – inte på kartan, men kommunikationsmässigt. Det tar lika lång tid från Lund till Frankfurt som det tar från Nordfinland, och det gäller bara om det är isfritt. Kontakterna över Öresund har visserligen fungerat i år, men tidigare år har det varit ett elände att ta sig igenom isen mellan Malmö och Köpenhamn. Kvällstid har det av andra skäl varit direkt otrivsamt på färjorna.

Centern påstår sig av miljöskäl säga nej till bron över Öresund. Ulla Tillander har motionerat varje år i 15 år. Tidigare motionerade hon om ett

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

*Om Öresundsförbindelserna*

nej till en fast förbindelse, men nu säger hon bara nej till bron. Men centern glömmer att när ett beslut berör flera olika etiska principer, kan man inte fatta beslut med utgångspunkt i bara en av dem.

Här gäller det förvisso miljön och där finns en påverkan, men den är enligt alla utredningar relativt obetydlig. Miljön blir i alla händelser betydligt bättre än den är nu. Men här gäller också infrastrukturen och dess funktion för näringslivet. Turtäthet och regularitet är oerhört viktiga för näringslivets funktion. Det gäller det kulturella och vetenskapliga nordiska utbytet, och det gäller en fungerande kontakt för Sydsverige med ett fungerande flygnät.

För att en region skall ha utvecklingsmöjligheter fordras det framför allt tre funktioner. För det första är det universitet och högskolor. Det finns i Sydvästverige. För det andra fordras det bra förbindelser, inte minst med flyg. Det finns inte i Sydsverige i dag. För det tredje fordras det en bra miljö i vid mening; bra kultur, bra rekreativsmöjligheter, bra skolor, bra bostäder. Det finns också i Sydsverige. Den hake som finns för en god utveckling för Sydsverige är kommunikationsbristen, framför allt den bristande kontakten med Kastrup.

Detta leder till att Sverige i dag tippar över mot axeln Stockholm–Arlanda–Uppsala. Två universitet och en stor flygplats. Om inte all utveckling skall samlas i den här regionen fordras det en motvikt. Den enda möjliga motvikt vi har i Sverige är axeln Göteborg–Helsingborg–Lund–Malmö och sedan över mot Köpenhamn–Roskilde, där man har fyra universitet och en stor flygplats.

Sydvästverige har rika resurser, men behöver sina kommunikationer. Det är en nyckelfråga för den sydsvenska utvecklingen. Det behövs en förbindelse, och den skall fungera under 100 år framöver. Därför bör den lösning man väljer vara bred. Det behövs åtskilliga transportbanor. Ingen vet om vi om 100 år kommer att åka med sedvanliga tåg eller bilar. Men har man en bred förbindelse finns det också möjligheter att använda ny kommunikationsteknik, miljövänligare kommunikationsteknik, därför att det finns plats på den fasta förbindelsen att använda nya alternativ.

En bro eller en sänktunnel är egentligen likvärdiga alternativ. Men det skall vara en förbindelse som är självfinansierande och inte belastar skattebetalarna, och det skall vara en förbindelse med utvecklingsmöjligheter.

Med en tågtunnel, som är avsedd för biltåg, får vi, precis som med färjorna, dålig turtäthet, långa väntetider på rangering, vi får stora rangerbangårdar och vi får dålig ekonomi. Skattebetalarna får gå in alldeles i onödan. Konkurrensmässigt innebär det i realiteten ingen som helst förbättring i förhållande till nuvarande färjor. Det blir precis samma problem som vi har i dag.

Jag tycker alltså inte att vi kan tillåta att Sverige alltmer koncentreras och reduceras till en region mellan Stockholm och Uppsala. Jag tycker att Sydsverige skall ha en rimlig chans att få utvecklas. En bred förbindelse är självbärande, oavsett om man gör den som en bro eller som en tunnel. Det är bara ett tillstånd från regeringen och riksdagen som behövs. Varje annat hinder, öken eller berg, mellan två så stora städer som Malmö och

Köpenhamn hade forcerats med en vägförbindelse. Varför just vatten skall vara oöverkomligt begriper inte jag.

Men det allra mest förödande för Sydvästsverige är avsaknaden av beslut. Låt oss slippa de miljöförstörande bilfärjorna.

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

*Om Öresundsförbindelserna*

**Anf. 20** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Inte anade jag att kammaren var så angelägen att driva en sådan omfattande debatt i den här frågan just nu.

Ulla Tillander klagar bitterligen över att jag lämnar frågan öppen. Vad hade Ulla Tillander förväntat sig i ett läge där materialet just har sänts på remiss, där det socialdemokratiska partiet – som jag i det här sammanhanget också företräder – har gått ut med ett rådslag som har begärts av vår partikongress, för att den här frågan skall diskuteras i hela sin vidd? Tycker Ulla Tillander att det vore förenligt med god demokrati om jag skulle stå upp här som företrädare för regeringen, och därmed det socialdemokratiska partiet, och ge ett klart besked om vad det är som skall gälla? Vad tjänar då remissarbetet till? Vad tjänar då rådslagsarbetet till? Är det så Ulla Tillander menar att man skall bedriva politik och demokratisk, folklig förankring i en fråga? Jag tror faktiskt inte att centerpartiet arbetar på det sättet.

Bron en helig ko. Nej, det finns inga heliga kor i det här sammanhanget. När nu frågan är ute för bred diskussion sägs det att det finns kritiska röster inom partiet. Visst finns det sådana. *Det finns olika meningar inom partiet.* Man är kritisk mot rådslaget, påstår Viola Claesson. Men partikongressen har begärt att få ett rådslag. Vi har arbetat fram det materialet så snabbt som det var möjligt efter det att Öresundsdelegationen hade presenterat basmaterialet. Man kan naturligtvis, som Sten Andersson, säga att frågan dragits i långbänk. Ja, det är en hundraårig fråga. Till det är vi alla skyldiga. De borgerliga regeringarna har haft chansen, i olika schatteringar. Ingen kom med något förslag som ledde till beslut. Dessutom är detta en fråga som vi måste avgöra tillsammans med danskarna, i den mån vi skall basera våra ställningstaganden på en fast förbindelse till Danmark.

Här talas om järnvägstrafik. Ja, järnvägstrafik kan bedrivas med olika lösningar i den här förbindelsen. Det ingår i rådslagsmaterialet att bedöma vilken typ av trafik, vilket system som är att föredra. Jag tackar Viola Claesson för de erkännamma orden till de kristna socialdemokraternas förbund, Broderskapsrörelsen, som enligt Viola Claesson har det bästa miljöprogrammet. Ja, det är ett bra miljöprogram. Tack för erkännandet. Broderskapsrörelsen deltar i det breda arbete som nu pågår inom det socialdemokratiska partiet för att komma fram till ett slutligt ställningstagande.

Carl Frick öser sin galla över kommunikationsministern, som enligt honom inte tar miljöfrågorna på allvar. Om jag nu först har presenterats som ordförande för den organisation som har det bästa miljöprogrammet, är det väl litet egendomligt om jag ändå inte i någon mån skulle kunna tillmätas en roll i miljöpolitiken. Jag förväntar mig efter vad som har varit mellan miljöpartiet och mig inte några erkännanden från det hållet, men jag försäkrar att mitt arbete i hög grad präglas av en ambition att skapa en bättre miljö. Trafikpolitiken är en av de allra viktigaste frågorna när det gäller att

förverkliga en bra miljöpolitik. Jag kan väl fråga miljöpartiet om de färjeförbindelser som ni tidigare slogs för är helt förkastliga, medan tunnelalternativet nu är det enda tänkbara. Det sker tydligen omkastningar också inom den mycket självmedvetna organisation såsom vilken miljöpartiet framträder.

Avslutningsvis vill jag säga att utgångspunkten för en fast förbindelse över Öresund är att en sådan förbindelse skall vara självfinansierad, att den skall vara avgiftsfinansierad. Det är en viktig utgångspunkt, tycker jag, liksom att miljöaspekten skall tillmätas en starkt framträdande roll och att vi i hela den här diskussionen måste beakta att beslutet om en förbindelse måste fattas efter ett slutgiltigt samråd med annan stat, vilket kanske ibland inte framgår av debatten.

**Anf. 21 ULLA TILLANDER (c):**

Herr talman! Det är intressant att lyssna till Sten Andersson i Malmö och Bertil Persson, som tillhör ett parti som länge har gjort en dygd av nödvändigheten att spara. Den sparsamheten tar sig ibland mycket drastiska uttryck, men då det är fråga om bron gäller plötsligt inte denna försiktighet med resurser längre. Då åker spenderbyxorna på, och betänkligheterna om vad som sker med skattebetalarnas pengar är då som bortblåsta, trots att det gäller ett projekt som enligt tunga remissinstansers uppfattning har mycket negativa konsekvenser för miljön. När jag lyssnade på Bertil Perssons inlägg kunde jag mycket väl märka att Bertil Persson inte har tagit del av vad remissinstanserna framfört. Jag uppmanar till läsning.

Man märker också att frågan om bron har börjat kantra. Det finns inslag av desperation bland de broanhängare som trodde att saken var klar men som nu upptäcker att omsorgen om miljön får deras fundament att vittra. Dessutom var moderaterna ensamma om att reservera sig för en bilbro, då frågan senast behandlades av trafikutskottet. Det märks litet på diskussionen.

Det är faktiskt, Sten Andersson, den ensidiga tron på en bro som har gjort att färjetrafiken försämrades under många år, under alltför många år. Vi i centern är ivriga anhängare av en väl fungerande färjetrafik för både person- och godstrafik. Den har också förbättrats under senare tid. Jag kan återigen hänvisa till trafikutskottets senaste betänkanden. Färjor kan faktiskt kombineras med ett annat miljövänligt alternativ: en borrhad järnvägstunnel. Tanken på en sådan får ett alltmer ökat stöd. Sten Andersson säger att vi målar allting i svart. Men tänk nytt, Sten Andersson, tro på tekniken och hjälp till att arbeta för en bättre miljö!

Visst kan det, Georg Andersson, vara aktningsvärt att vara opartisk och eftersträva att vara obunden, men att i en fråga som denna, som har debatterats så mycket och så intensivt, inte kunna eller vilja ge ens en antydning om var man står är knappast tecken på styrka. Efter vad Georg Andersson har sagt här får man intrycket att det entydiga ja som Sven Hulterström för något år sedan gav på frågan om en bro skulle bli av, samtidigt som han uttalade ett entydigt nej till en tunnel, nu har ersatts av ett nja.

**Anf. 22 STEN ANDERSSON i Malmö (m):**

Herr talman! Med en lätt överdrift skulle man kunna säga att ett pärlband av talare här har sagt att de inte vill kommentera mitt inlägg. Jag hyser inte stora bekymmer över kvaliteten hos dessa pärlor eller diamanter, men de kommer mig att tänka på uttrycket: Bättre fly än illa fäkta.

Ulla Tillander sade bl.a. att det bara var vi moderater som reserverade oss för ett antal år sedan. Låt mig friska upp fru Tillanders minne genom att säga att man under årens lopp har gjort ett antal undersökningar i Skåne. Där har då funnits en majoritet för en bil- och järnvägsbro mellan Malmö och Köpenhamn. Vi moderater är faktiskt inte så isolerade som fru Tillander här i kammaren genom att påstå detta försöker dupera folk att tro.

Carl Frick! Tunnel är i dag det enda alternativet, påstår Carl Frick. Jag håller med statsrådet. En ledamot i kammaren höll på att "åka dit", därför att han ville utreda alternativet om en tunnel. Man ifrågasatte om han över huvud taget skulle vara med i riksdagen. Jag noterar att ni ändrat inställning. Carl Frick talar också om förr i världen. Menar Carl Frick 1930, 1830 eller 1730? Det skulle vara bra att få ett klargörande på den punkten.

Till Gösta Lyngå vill jag säga att när det gäller miljöproblem så är jag väl medveten om att bilismen och den gamla tidens motorer har åstadkommit och fortfarande åstadkommer miljöproblem. Men de motorer som tillverkas i dag gör det definitivt inte annat än marginellt. Men det är klart att vi kan använda den metod som Gösta Lyngås parti vill införa, nämligen att öka bensinpriserna katastrofalt. Det leder till att Svensson, gemene man, icke har någon som helst chans att skaffa sig en bil. Det är ett bra sätt att minska bilismen, att bara de som har pengar, de besuttna, skall kunna äga och använda en bil med alla de fördelar som det innebär.

Viola Claesson! Jag är fullt på det klara med att fru Claesson får utslag varje gång man talar om något på fyra hjul. Vi är emellertid många i Sverige som fortfarande anser att bilen är ett bra transportmedel. Att referera till *Anders Lindström i Sjöfolksförbundet* är ungefär som att använda samma argument som skraddarna gjorde i Paris på 1800-talet och textilarbetarna i England vid samma tidpunkt: Kasta ut vävstolarna! Skall vi envist hålla kvar vid det bestående och se att omvärlden rusar ifrån oss, så okej – några år klarar vi oss. Men på sikt är det förödande.

**Anf. 23 GÖSTA LYNGÅ (mp):**

Herr talman! Kommunikationsministern anade alltså inte att kammaren ville debattera det här ämnet till denna grad. Det är ett för oss ytterst aktuellt ämne nu när remissrundan och samrådet förbereds, eftersom vi menar att de remisshandlingar som finns inte innehåller hela sanningen, som nu borde komma till folks kännedom och uppmärksamhet. Remisshandlingarna har visserligen ett kapitel om miljöförstöring, men miljöförstöringen behandlas med alltför liten emfas. Man tar inte hänsyn till den stora utredning i Malmöhus län som nu blivit klar om vikten av och problemen med föroreningarna. Det rör sig inte bara om kväveoxider och sådant. Jag kan här kommentera Sten Anderssons i Malmö inlägg. Det gäller alltså inte bara kväveoxider utan också koldioxid och mycket annat som dagens bilism inte klarar av och som det är tveksamt huruvida framtidens bilism kommer att klara av.

Det finns många positiva saker förenade med en järnvägstunnel. En positiv sak är att man från Malmö kan komma till Kastrup med järnväg på en kvart eller kanske ännu kortare tid. Man kan då tänka sig att det flygfält som vi har placerat ut på den skånska landsbygden, Sturup, eventuellt skulle kunna stängas och att vi alltså skulle kunna dirigera flygtrafiken till ett mer koncentrerat område och därmed slippa många av de problem som Sturup åsamkar. Man kan finna mycket positivt i tanken att profilera mer och mer trafik till järnväg.

Tack för ordet!

**Anf. 24 VIOLA CLAESSION (vpk):**

Herr talman! Jag måste säga att jag nog hade väntat mig en något mer ödmjuk inställning från Georg Anderssons sida. Jag sade inte att broderskaparna har det bästa miljöpolitiska programmet utan ett av de bästa, därför att det till sitt socialistiska, mycket klara och tydliga innehåll är så likt vpk:s miljöpolitiska program.

Det handlar också om vad som i dag händer inom socialdemokratin. Det är en mycket viktig fråga. Som jag ser det har Georg Andersson och hans partikamrater faktiskt avgörandet i sin hand. Det handlar inte om att slåss av prestigeskäl, Georg Andersson – det handlar om att minska föroreningarna i Skåne och Öresundsregionen så drastiskt som med 90 %! Det är framför allt kväveoxidutsläppen men också andra utsläpp som det handlar om. Man kan inte raljera med sådana livsviktiga och livsavgörande frågor.

Därför är jag lika oförstående som Lyngå till att kommunikationsministern är överraskad över att vi vill ha en debatt här. Det är ju bra att Georg Andersson över huvud taget kommer hit! Jag skulle önska att vi litet oftare och med jämnare mellanrum finge ha större debatter i de här mycket viktiga frågorna.

Till det som gäller Georg Anderssons eget parti hör en så viktig fråga som Georg Anderssons egen moral. I egenskap av ordförande för Broderskapsrörelsen tog Georg Andersson alltså mycket klart ställning mot stora motorvägsbyggnationer, mot Scan Link och mot Öresundsbron. Varför kan Georg Andersson inte i dag som kommunikationsminister göra samma klara och tydliga ställningstagande som han gjorde när Sven Hultström som kommunikationsminister för inte så länge sedan fortsatte att hävda att han kunde och vågade stå för både Scan Link och Öresundsbron?

Just nu "konferensas" det runt om i Sverige, nu senast i Skåne, där Anna Lindh framträdde – jag citerade henne tidigare – och var kritisk mot att rådslagsmaterialet försenats. Det var också Anders Lindström. Där fanns också Jonny Grönberg, ordförande för Svenska Transportarbetareförbundet. Han sade: Det här är första gången som den snåla åkerinäringen säger nej till en fyrfilig motorväg. Anledningen är att det här handlar om en bro som förlänger avstånden till kontinenten i stället för att förkorta dem. – Det är svaret på frågan som också andra ställer som talar om tillväxt och utbyggnad: det handlar helt enkelt om en förlängning av restiderna.

**Anf. 25 CARL FRICK (mp):**

Herr talman! Det är ju alldeles utomordentligt att Georg Andersson i Broderskapsrörelsen arbetat med att ta fram ett bra miljöprogram. Det hade varit ännu mycket bättre om det hade satt spår i det arbete som han gör i den svenska regeringen. Han säger att hans arbete präglas av miljöambitioner. Jag måste säga att den präglingen är mycket svag med tanke på de yttranden som han har föllt i en lång rad sammanhang som har med trafik och miljö att göra. Det är ju ändå ord och handlingar som räknas och inte vad man för länge sedan skrivit på ett papper.

Sedan tycker jag att Georg Andersson kan lyssna litet bättre på vad man säger. När jag talade om tunneln, som vi tycker är viktig, sade jag också att de som vill åka färja skall kunna göra det. Men färjorna måste utrustas och skötas på ett sådant sätt att de inte stör miljön på det sätt som sker i dag.

För en gångs skull vill jag också säga några ord till Sten Andersson, som sade att miljöpartiet förespråkar en högprislinje när det gäller bensenpriser. Det är sant; det gör vi. Men det gör också moderaterna. De glömmer fullständigt bort att de står bakom förslagen om moms på bensen, och den uppgår till ungefärligen samma belopp som det som miljöpartiet har föreslagit att man skall höja bensenpriset med. Det är alltså ingen skillnad. Det är falskt att påstå någonting sådant.

Jag tycker att moderaterna, som brukar säga att de står för sanning och rättfärdighet, faktiskt borde tänka litet på vad de säger i skattedebatten. Skillnaden mellan våra skatteförslag och moderaternas är att våra syftar till en långsiktig förändring av energipolitiken, medan deras syftar till att gynna storindustrins energislöseri!

**Anf. 26 BERTIL PERSSON (m):**

Herr talman! Det är korrekt att luftföroreningarna är större i Skåne än i andra delar av landet. Varför är de det? Det är helt enkelt därför att Skåne ligger närmast kommunistländerna, närmast Polen och närmast Östtyskland. Men vi har inte låtit dessa problem förbli orörda. Sedan 1970 har vi sänkt svavelhalten i Malmöluften till en tredjedel. I själva verket är det bara 15 % av svavlet i Malmöluften som produceras på platsen – resten är import, framför allt från kommunistländer. Kvävehalten har sänkts till hälften sedan 1970; stoftmängderna har vi haft större problem med.

Det är lätt att säga nej. Om man, envist och konsekvent, säger nej till allting, riskerar man inte att utsätta sig för kritik. Det är de som vågar göra någonting som är lätta att kritisera. Det tror jag att man skall hålla i minnet i den här debatten.

Ulla Tillander säger att jag vill slösa med skattebetalarnas pengar. Men då har väl Ulla Tillander ändå fullständigt missuppfattat det hela! Såväl jag som Georg Andersson har talat om att den här förbindelsen skall vara självfinansierande. Men Ulla Tillanders tågtunnel kommer att kosta 8,3 miljarder kr., som läggs direkt på skattebetalarna, dvs. samma summa som det kostar att avgasrena en miljon bilar. Jag tycker att Ulla Tillander skall läsa remissyttrandena, även från sin egen region, från Malmö och från Skåne.

Slutligen vill jag säga att vi i Skåne behöver slippa de miljöförstörande färjorna och att vi behöver lösa kommunikationsproblemen. Kommunika-

tionerna är usla i dag. Vintertid är de helt oacceptabla. Vi måste skapa en utveckling i balans här i landet. Sverige får inte bli bara Stockholm – Arlanda – Uppsala. Skåne ligger naturligtvis så långt bort att det är lätt att stå här i Stockholm och moralisera. Det är ingen som står här och kräver sådana kommunikationsrestriktioner för Stockholmsregionen!

**Anf. 27 ULLA TILLANDER (c):**

Herr talman! Sten Andersson griper nu tag i ett halmstrå och påpekar att det i Malmö finns en majoritet för en bro. Ja, det kanske det gör. Men i Skåne tror jag inte att det gör det. Moderaterna i Helsingborg och moderaterna i Trelleborg ställer inte upp bakom en bro. Dessutom är moderata samlingspartiet i länet ganska splittrat i den här frågan.

Bertil Persson påpekade att jag skulle ha missuppfattat någonting när det gäller kostnaderna för bron och hävdade att den skulle vara självfinansierande. Det är väl ändå en missuppfattning. Bertil Persson, i varje fall i viss grad. Samtidigt som man säger detta säger man nämligen att man måste ha statsgarantier – det kan hända att det går på tok, och då måste staten rycka in med skattemedel. Helt säker är man alltså inte på att det går bra.

Jag vill också påminna om vad remissinstanserna har sagt. Det är en del tunga remissinstanser som har yttrat sig – inte minst med tanke på hur situationen är i Skåne.

Till att börja med anser Tekniska högskolan att det är olämpligt att bygga en bro för järnvägstrafik. De är rädda för att miljön skadas ytterligare. Fiskerinämnden i Malmö har sagt nej till en bro, och TCO-distriktet i länet anser att en järnvägsförbindelse bör prioriteras.

Boverkets föregångare, statens planverk, påpekade att bara en lösning kan accepteras, nämligen en lösning som inte innebär någon ytterligare miljöbelastning. Verket var mycket tveksamt till byggande av bropelare av betong i oskyddade havsområden med risk för kraftig påverkan av drivis och därtill i en saltmättad omgivning.

Naturvårdsenheten vid länsstyrelsen i Malmöhus län sade att anläggandet av en broförbindelse för biltrafik i Köpenhamn–Malmö-läget leder till – vilket tidigare redovisats – sådana miljökonsekvenser att projektet strider emot grundläggande värderingar i natur- och miljövårdslagstiftningen och därmed också mot de grundläggande principerna för hela samhällsplaneringen.

Det är sällan man hör en statlig myndighet ta till så starka ord. Det innebär också att extra tyngd ges åt detta mot bakgrund av den utredning som presenterades nere hos oss i Skåne, i vilken man kräver omedelbar handling för att rädda miljön. Det är tänkvärda ord, detta!

**Anf. 28 STEN ANDERSSON i Malmö (m):**

Herr talman! Den här debatten kan lätt uppfattas som en liten slagväxling mellan olika oppositionspartier, men vi kan ändå inte undå att lägga en stor del av skulden för den nu aktuella situationen på regeringspartiet som har lyckats förhålla denna fråga under mycket lång tid.

Om man nu skall sätta någon som helst tilltro till rapporter i tidningarna de senaste dagarna, så vill man från visst håll av bromotståndare i Skåne

ytterligare förlänga remisstiden, därför att de tycker att remisstiden är för kort.

Jag frågade i mitt inledningsanförande om Ulla Tillander försvarade nolltillväxt i ekonomin. Såvitt jag har förstått har hon inte velat besvara den frågan, men hon verkar ganska positiv till detta i sitt svar.

Sedan tog Ulla Tillander till skamgreppet att referera till *en del* tunga remissinstanser. Det skulle vara klädsamt om hon refererade till *samtliga* remissinstanser. Det finns en del mycket tunga remissinstanser som fru Tillander noggsamt undvek att referera till.

I ett tidigare inlägg frågade jag också: Varför springer i dag en miljöopinion ifrån de åsikter som Björn Gillberg presenterat? Han var ju tidigare kungen på miljöområdet. Nu har han sagt att bilar med dagens och morgondagens motorer är acceptabla, de är inte skadliga. Betraktas Björn Gillberg nu som pest och parias i centerpartiet och miljöpartiet?

Gösta Lyngå svarade inte heller på min fråga om hur bilismen skall minskas. Jag befarade att bensinpriset kunde höjas enormt och genom den metoden åstadkomma att gemene man skulle förlora alla möjligheter att ha en bil med allt det positiva som det innebär.

Jag frågade Carl Frick om vilket århundrade han avsåg då han talade om "förr i världen". Det lyckades han omsorgsfullt dölja.

Herr talman! Låt oss få en järnvägsbroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. På sikt är detta mycket positivt inte bara för Malmö utan för Skåne och hela Sverige. Det finns ingen anledning att, precis som förr i tiden, streta emot allt som är nytt. Det nya kan vara litet spännande, men behöver inte bli farligt. Vi måste ha en positiv framtidssyn!

Andre vice talmannen anmälde att Ulla Tillander och Viola Claesson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

**Anf. 29 GÖSTA LYNGÅ (mp):**

Herr talman! Jag är klart förvånad över Sten Anderssons i Malmö diskussioner om dessa kapitalister som kan ha bil, medan vi vanliga människor inte kan ha bil längre. Det är nog inte så det kommer att fungera med de höga priser som är nödvändiga att ta ut och som både moderater och vi menar skall bli verklighet. Det är alldeles nödvändigt att vi skall kunna profilera, så att inte onödig bilkörning uppmuntras.

Jag vill vidare repetera vad jag sade tidigare, nämligen att bilismen verkligen är miljöfientlig. Det som Björn Gillberg har sagt har kanske att göra med just kväveoxidutsläppen som minskas mycket kraftigt med katalysatorerna, vilket är utmärkt.

Vi vet också att dikväveoxidutsläppen samtidigt ökas, och det är faktiskt en fara för ozonlagret. Man får fram sådana resultat nu i dagarna. Det är därför det är så förfärligt viktigt att nu ta hänsyn till *alla* miljökonsekvenser, alltså inte bara till dem som förutsades för några år sedan utan även till dem som vi nu känner till. Det är också därför som det är otroligt viktigt att inte remissinstanserna får för kort tid på sig. Vi har hållit på länge med det här, men låt oss få ett vist beslut. Låt oss ge remissinstanserna tillräcklig tid!

**4 § Svar på interpellation 1988/89:144 om planerna på ett svenskt öppet sjöfartsregister**

**Anf. 30** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Viola Claesson har med hänvisning till en utredning av transportrådet ställt följande frågor till mig:

1. Står regeringen fast vid riksdagsbeslutet från december 1988 om att ett öppet register är oförenligt med svensk rättsuppfattning? Har regeringen meddelat transportrådet att innehållet klart strider mot nämnda parlamentariska beslut?
2. På vems uppdrag har transportrådet gjort utredningen?
3. Har transportrådets styrelse sanktionerat utredningsuppdraget och i så fall varför?
4. Varför har utredningen inte signerats? Vem eller vilka personer har lett utredningen?

Transportrådet är ansvarig myndighet för bl.a. samordningen av beredskapsplaneringen inom transportsektorn. Mot den bakgrunden initierade rådet år 1986 ett antal studier om transporter och försörjningsberedskap. Den utredning som Viola Claesson refererar till är en uppföljning och samtidigt en fördjupning av tidigare studier. Transportrådet har enligt vad jag fått veta skickat ut ett utkast till rapport till berörda myndigheter och intressenter inom totalförsvaret för synpunkter. Den slutliga rapporten, som nyligen färdigställts och behandlats i rådets styrelse, innehåller enligt uppgift inte något förslag till öppet svenskt fartygsregister.

Jag kan för egen del tillägga att riksdagens sjöfartspolitiska beslut givetvis ligger fast.

**Anf. 31** VIOLA CLAESSON (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka också för detta svar.

Jag anser inte att jag fått svar på alla mina frågor, men vi har ännu en stund att diskutera, även om tiden har runnit i väg. Vi har ju för en stund sedan haft en debatt om ett öppet sjöfartsregister och liknande frågor, och jag skall därför inte upprepa alla vpk:s argument mot ett öppet register.

Däremot måste jag understryka allvaret i att transportrådet skickar ut en rapport eller en utredning som klart strider mot ett riksdagsbeslut som togs så sent som den 15 december 1988. Det beslutet handlade ju om att vi klart och tydligt sade nej till ett öppet svenskt register. Ändå kommer alltså nästan samtidigt den här utredningen från transportrådet. Och den såg verkligen inte ut som ett litet utkast eller en skiss. Jag förutsätter att landets kommunikationsminister har fått samma digra lunta som jag med andras hjälp och efter visst detektivarbete har lyckats få tag i ett exemplar av. Jag fick den nämligen inte såsom ledamot i trafikutskottet.

Herr talman! Jag måste säga att det händer underliga saker i det här landet, som gör människor både rädda och faktiskt upprörda, därför att demokratin håller på att urholkas.

Den första utredning under senare år som väckte bestörtning var en liknande men ännu tjugigare rapport, som var signerad å statens järnvägars

persontrafikavdelning. Den visade Sveriges framtida persontrafik på järnväg, och den innehöll en karta där landet Sverige slutade vid Sundsvall! År 2000 skulle det alltså inte finnas någon järnväg norr om Sundsvall. Många upproriska människor hörde av sig och undrade vad i all sin dar detta var. Som riksdagsledamot kunde jag inte få reda på vem som hade gjort den rapporten – ingen ville kännas vid den, Georg Andersson.

Nyligen var Gunnel Färm, statssekreterare i kommunikationsminister Georg Anderssons eget departement, på resa i landet. Hon är en flitig dam, som varit på många ställen. Tyvärr är hon alldeles för flitig och säger alldeles för märkliga ting. Häromdagen stod hon i Blekinge och sade, tvärtemot vad riksdagen beslutat, i samband med vpk:s och s uppgörelse om 25 öres bensinskatt höjning, att Blekinges kustbana skulle räddas genom att tillföras stamjärnvägsnätet. Ja, det beslutet är taget, men någon trafik har vi aldrig beslutat skall gå på den.

Vilket enormt förakt mot folkviljan och mot riksdagens fattade beslut, när människor av den politiska kalibern kan få åka runt och säga sådana saker!

Men nu till den fråga som vi skall diskutera. På samma sätt är det när transportrådet kan gå ut och visa upp en rapport eller en utredning som landar på ett förslag som totalt går på tvärs mot ett nyligen fattat riksdagsbeslut. Man föreslår ett öppet register och anför beredskapsskäl. Det märkliga är alltså att man anför beredskapsskäl, samtidigt som man vill att Sveriges farvatten skall få trafikeras av i stort sett vilka som helst – vi kan alltså bli beroende av sådana krafter som vi verkligen inte borde vara beroende av, om vi vill värna om ett totalförsvaret värt namnet.

Nu får jag inget svar på vem som har gett direktiv till transportrådet. Jag får inte heller något svar på vem, när det inte är transportrådets styrelse, som har tagit detta beslut. Några dagar efter att det blivit känt att transportrådet hade gjort sin utredning träffade jag själv förtroendevalda riksdagsledamöter, som sitter i transportrådet styrelse. De var alldeles bestörta och visste inte vem som hade gjort den utredningen eller ens varför den över huvud taget hade gjorts.

För att travestera vad C.-H. Hermansson har sagt tidigare: Någon jåkla ordning måste det faktiskt vara på politiken i det här landet, också på sjöfartspolitik!

Jag vill än en gång fråga Georg Andersson: Vem är det som har gjort utredningen? Vad var syftet bakom den? Och hur kan det komma sig att den eller de i transportrådet som faktiskt står bakom initiativet och själva rapporten har tagit hjälp av det svenska redarkapitalet men inte haft en enda kontakt med sjöfolket, den andra parten i sammanhanget, som är den som drabbas av det förslag som läggs fram?

**Anf. 32 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! När transportrådet för några år sedan behandlade transportpolitiken fram till år 2000, fattades sjöfarten. Transportrådet fick därför i uppdrag att utreda även sjöfartens roll och framtid i det svenska transportväsendet. Om nu inte transportrådets styrelse anser att utredningsresultatet överensstämmer med dess egna värderingar, är man förstås inte tvungen att skicka ut förslaget på remiss, men jag anser att det är väldigt dumt att på det

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

*Om planerna på ett  
svenskt öppet sjöfarts-  
register*

sättet lägga locket på en mycket aktuell fråga. Frågor med sprängkraft skall man diskutera, inte stoppa undan. Här hade vi ett utarbetat remissmaterial. Det borde ha gått ut på remiss. Jag tycker det är fejt av styrelsen att inte låta detta ske. Jag hoppas att det utredningsarbete som gjorts tas upp av andra instanser, så att frågan om ett internationellt register eller inte i Sverige kommer upp till en öppen diskussion.

Frågan har blivit än mer aktuell och tyvärr fått ett betydligt vidare perspektiv efter det regeringsbeslut som vi nyss diskuterade. Den diskussionen visade, tycker jag, att regeringen antingen inte kan någonting om internationella sjöfartsregister eller också är totalt ologisk. Därför hade transportrådets utredning verkligen behövt komma till kommunikationsdepartementet – och för övrigt också komma ut till en allmän diskussion.

Viola Claesson säger att enligt förslaget till internationellt register skulle vilka som helst få gå runt Sveriges kuster och frågar: Hur går det då med beredskapen? När jag nu har ordet, måste jag poängtera att både vi från centern och Redareföreningen hela tiden har talat om ett internationellt register för oceangående fartyg. Att detta nu eventuellt utvidgas till att gälla även kustsjöfart av vilka som helst är regeringens fel, som fattat det beslut som vi diskuterade för en stund sedan. Att det sannerligen inte gagnar svensk beredskap håller jag med Viola Claesson om.

Nu är det så att sjöfarten kommer att diskuteras ordentligt här i kammaren igen på torsdag. Till slut vill jag bara uttrycka den förhoppningen, att Georg Andersson kommer hit på torsdag. Det skulle nämligen vara mycket intressant att diskutera hela sjöfartspolitiken med honom.

**Anf. 33 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:**

Herr talman! Dagens debatter tycks ha en benägenhet att breda ut sig. Viola Claesson vill nu fånga in frågor kring Blekingekustbanan, en järnvägs-karta som presenterades för ett antal år sedan osv., och Anna Wohlin-Andersson upprepar en tidigare debatt som vi har fört under lång tid i dag.

Jag skall mycket kort konstatera för det första att regeringen inte gett något uppdrag eller någon form av direktiv till en utredning av det slag som det här är fråga om, för det andra att myndigheter självfallet har en rätt att inom sitt ansvarsområde initiera olika studier, och även komma med förslag till åtgärder.

Det är en märklig demokratisyn Viola Claesson representerar här i dag. Först ondgör hon sig över att jag inte går ut och tar ställning medan remissarbete pågår, sedan kritiserar hon att myndigheter diskuterar olika frågor. Hon kräver, underförstått, att jag och regeringen skulle förhindra att man ute i myndigheterna alls diskuterar olika frågor och skriver utkast med olika förslag. Den rapport som slutligen behandlades i transportrådets styrelse innehåller nämligen inte något förslag till svenskt internationellt register; det är ju detta som är det intressanta!

Slutligen! Det står klart för var och en att regeringens och riksdagens beslut om sjöfartspolitiken ligger fast, och det innebär – som jag tidigare i dag har upprepat – ett nej till ett svenskt internationellt register.

**Anf. 34 VIOLA CLAESSION (vpk):**

Herr talman! Javisst, Georg Andersson, är huvudfrågan om vi skall behöva drabbas av ett öppet svenskt register eller inte. Men jag försökte också diskutera demokratifrågan. Det är nämligen många som precis som jag upplever att demokratin håller på att urholkas på ett mycket märkligt sätt, när vissa inom myndigheten, vilka inte ens behöver ge sig till känna med namn, kan förfara så egenmäktigt att de går direkt emot riksdagens nyligen fattade beslut och utarbetar en omfattande utredningsrapport och skickar ut den på remiss. Att resultatet nu blivit att transportrådets styrelse i dess helhet när den fått ta ställning till detta material kommit fram till en annan slutsats beror helt enkelt på den mycket kraftiga opinion som har funnits mot ett öppet register och även på den upprördhet, Georg Andersson, som föranleddes av det egenmäktiga förfarandet från transportrådets sida.

Skulle jag kunna få ett svar på frågan vem som har gjort denna utredning? Även om nu sakinnehållet har ändrats därför att opinionen växt – där visar demokratin sin styrka – vore det intressant att få veta om det egentligen är herr Norrbom själv som tillsammans med redarkapitalet står för rapporten och därför borde ha signerat den.

Andra exempel som jag tar upp har ovedersägligt relevans för en demokratifråga som jag tycker är mycket viktig och som jag menar att det är riktigt att ställa: Skall vi över huvud taget känna någon tillfredsställelse över att få arbeta i det svenska parlamentet? Om vi skall ha en möjlighet att känna att vi här i riksdagen följer upp önskemålen från dem som har valt oss, får det inte bakom kulisserna ske en mängd saker som inte alls stämmer med de beslut som vi har fattat och den vilja som vi har försökt att företräda här.

Georg Andersson ser det som märkligt att jag tidigare har vänt mig emot att han som kommunikationsminister inte uttalar sig mot en Öresundsbro, som ju skulle få så katastrofala följder för miljön, och för en borrhad järnvägstunnel. Jag vill nu för tredje eller fjärde gången hänvisa till att hans föregångare som kommunikationsminister minsann vågade ta ställning för en bro. Som broderskapare har Georg Andersson tidigare av miljöskäl tagit ställning mot en bro, och jag har därför efterlyst hans uppfattning här i dag. Jag vet att han har många partikamrater som hade väntat sig ett rakryggat framträdande här. På frågan om vem som har signerat provokationen mot riksdagen och sjöfolket och utredningen från transportrådet får jag tydligen inget svar.

**Anf. 35 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! Jag tycker att huvudfrågan just nu är om vi skall ha en öppen debatt i ett högaktuellt spörsmål eller inte. Även om det är vettigt att inte skicka ut ett förslag på remiss om styrelsen inte delar utredningens uppfattning, finns ju den möjligheten att styrelsen skriver att denna uppfattning inte överensstämmer med dess mening men att man ändå vill ha frågan under diskussion och därför skickar ut den på remiss.

Men det är naturligtvis, som jag förut sade, styrelsens sak att fatta sitt beslut på den punkten.

Det hjälper vidare inte. Georg Andersson, hur många gånger statsrådet än säger att riksdagens sjöfartspolitiska beslut givetvis ligger fast. Jag anser inte

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

att så är fallet när regeringen så flagrant har ändrat premisserna som har skett i det förslag beträffande kustsjöfarten som vi har diskuterat tidigare i dag.

*Om transportstödet till  
Gotlandstrafiken*

Överläggningen var härmed avslutad.

### **5 § Svar på interpellation 1988/89:152 om transportstödet till Gotlandstrafiken**

**Anf. 36** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jerry Martinger har ställt ett antal frågor om Gotlandstrafiken. Bakgrunden är bl.a. att drygt två år gått sedan regeringen beslutade anlita rederiet Nordström & Thulin AB att utföra trafiken mellan Gotland och fastlandet. Herr talman! Jag ber att få redovisa frågorna i samband med mina svar.

I den första frågan hänvisar Jerry Martinger till en interpellationsdebatt om Gotlandstrafiken den 2 februari 1987. Vid den debatten angav dåvarande kommunikationsministern vissa utgångspunkter för det nya avtalet. Sådana var bl.a.:

En bra och effektiv trafikförsörjning till en rimlig samhällsekonomisk kostnad.

Ett avtal som ger den som driver trafiken incitament att utveckla och förbättra trafiken samtidigt som samhällets kostnader skall vara kontrollerbara.

Möjligheter till, förutom ett statsunderstött basutbud året om, ett kompletterande trafikutbud under högsäsong.

Jerry Martinger har frågat om jag anser att detta uppfyllts.

Det nya avtalet ger den som driver trafiken incitament att utveckla trafiken samtidigt som kostnaderna är kontrollerbara. För år 1988 uppgick statsbidraget till knappt 40 milj. kr. Det är mer än vad som ursprungligen budgeterats. Ökningen beror främst på att intäktssidan inte har utvecklats på det sätt som förutsatts.

Det nya avtalet ger möjlighet till kompletterande trafik. Denna möjlighet har också utnyttjats. Sommaren 1988 bedrev rederiet på försök trafik med en snabbgående katamaran. Jag vill i detta sammanhang emellertid poängtera att det rör sig om en möjlighet och inte om en skyldighet.

Även de utgångspunkter i övrigt som min företrädare angav för det nya avtalet har enligt min mening uppfyllts.

I samband med att regeringen godkände det nya avtalet uttalades, att regeringen genom en grupp statssekreterare skulle följa utvecklingen på Gotland i fråga om sysselsättningen. Jerry Martiners andra fråga är om jag kan redogöra för denna arbetsgrupps iakttagelser och slutsatser och vilka åtgärder som eventuellt har vidtagits med anledning av arbetsgruppens utredning.

Den grupp av statssekreterare som Jerry Martinger refererar till hade till uppgift att följa utvecklingen inför bytet av rederi i Gotlandstrafiken. Man kan i det sammanhanget konstatera att i princip samtliga av de anställda i

Gotlandsbolagets koncessionstrafik som så önskat har erbjudits anställning i det nya rederiet. Något skäl att fortlöpande genom en statssekreterargrupp speciellt följa sysselsättningen på Gotland finns inte. Regeringen har en allmän ambition att följa sysselsättningen i landet och även vidta de särskilda åtgärder som kan bedömas nödvändiga. När det gäller Gotland vill jag särskilt upplysa om att regeringen satsat medel i en ny kryssningskaj i Visby.

I Jerry Martingers tredje fråga sägs att det vid olika tillfällen uttalats att den nya ordningen i Gotlandstrafiken skall medföra en servicenivåhöjning. Jerry Martinger frågar på vilket sätt den utlovade servicenivåhöjningen nu kommit till uttryck.

Allmänt gäller att den standard som kan erbjudas i trafiken inte är oberoende av de ekonomiska ramar som riksdagen anvisar för trafiken. Vid mina kontakter med transportrådet har rådet visat på standardhöjningar inom bl.a. följande områden: servicen ombord, tidtabellen, bokningssystemet och terminalerna.

Jerry Martinger nämner i den fjärde frågan att de ökade möjligheterna för staten att påverka tonnagesammansättningen i koncessionstrafiken till och från Gotland var ett av argumenten för byte av rederi. Hans direkta fråga är om jag anser att staten fått denna möjlighet att påverka och om jag är nöjd med den nuvarande tonnagesammansättningen.

På denna fråga vill jag helt kort svara ja. Staten har med nuvarande avtal möjlighet att påverka tonnagesammansättningen. Jag kan peka på att nuvarande sammansättning bygger på samförstånd mellan staten/transportrådet och rederiet. Nuvarande lösning med inhyrning av färjan Visby bedömdes som en lämplig lösning beroende på den korta övergångstid som stod till förfogande vid byte av rederi.

I Jerry Martingers sista fråga konstateras att de ekonomiska frågorna har haft stor betydelse vid beslutet om rederibyte. Anslaget till färjetrafiken har för budgetåret 1988/89 beräknats till 30 milj.kr. och för budgetåret 1989/90 till 31 milj.kr. Mot denna bakgrund har han ställt ett antal delfrågor, som jag nu besvarar fråga för fråga.

Jerry Martinger frågar hur mycket transportstöd som totalt har utbetalats till Nordström & Thulin AB fram till i dag och hur stor del av detta stöd som avser kalenderåret 1988.

Enligt uppgift från transportrådet har 57 milj.kr. utbetalats i transportstöd. Av detta belopp avser knappt 40 milj.kr. år 1988.

Nästa delfråga lyder:

Finns det, förutom kostnader för fartygsinvesteringar, kostnader i trafiken hänförliga till det kostnadsansvar som åvilar staten under år 1988 som har aktiverats? Om så är fallet, vilken omfattning har dessa kostnader och hur är de fördelade på kostnadslag? Om sådana aktiveringar gjorts – är de i så fall i överensstämmelse med avtalet?

Jag förutsätter att de kostnader som staten betalar helt följer det avtal som ingåtts mellan staten och rederiet. I detta sammanhang vill jag nämna att transportrådets arbete med koncessionstrafikens bokslut för närvarande pågår. Jag avser därefter för egen del att ta del av analysen. I avvaktan härpå kan jag i dag inte ge någon närmare kommentar.

Nästa delfråga lyder:

Ingår kostnaderna för den tillfälliga gods färjan Forest Link, som hyrdes in för att klara bl.a. det farliga godset under sommaren 1988, i transportstödet för detta år? Hur kommer det farliga godset att fraktas under sommaren 1989?

Beträffande transporter av farligt gods vill jag nämna att dessa ryms inom koncessionstrafikens ansvar. Valet av transportsätt är däremot en fråga för rederiet. Sommaren 1989 kommer denna typ av transporter enligt transportrådet att ordnas på motsvarande sätt som hittills.

Avslutningsvis ställer Jerry Martinger följande fråga:

Bedömer kommunikationsministern det som sannolikt att transportstödet till färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet kommer att ligga kring de av riksdagen angivna 30 milj.kr. per år under den tioårsperiod som koncessionsavtalet gäller?

Vad gäller stödets nivå långsiktigt får jag hänvisa till transportrådets anslagsframställning, som regeringen redovisat för riksdagen i den senaste budgetpropositionen.

**Anf. 37 JERRY MARTINGER (m):**

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Kommunikationsministerns svar på mina frågor lämnar emellertid en hel del övrigt att önska.

Rederibytet i Gotlandstrafiken och dess konsekvenser innehåller många märkliga inslag. Så länge inte papperen har lagts på bordet får regeringen finna sig i att dessa märkligheter i många fall övergår till misstro mot handläggningen och kanske framför allt mot de ekonomiska konsekvenserna av rederibytet.

Jag kan inte förstå varför det nya avtalet fortfarande är hemligt. Man hänvisar till att ett offentliggörande skulle kunna skada såväl rederiet Nordström & Thulin som staten. Men nu när detta rederi har anskaffat fartyg kan väl inte ett offentliggörande leda till skada. Och hur staten skulle kunna lida skada kan jag bara inte förstå. Var snäll och förklara detta, herr kommunikationsminister!

När det gäller min första fråga svarar kommunikationsministern att transportstödet för år 1988 uppgick till ett ca 10 milj. kr. högre belopp än beräknat och att detta främst beror på att intäktssidan inte utvecklats på det sätt som förutsatts.

Att intäkterna i Gotlandstrafiken under 1988 inte blev de förväntade kan emellertid inte tillskrivas för låga taxor. Taxorna har höjts kraftigt så att de t.o.m. är högre än vad riksdagen en gång föreskrev.

Samtidigt ligger antalet passagerare i koncessionstrafiken i nivå med tidigare års volymer. Det förhållandet att Nordström & Thulin tagit över trafiken har inte inneburit någon som helst ökning av passagerarantalet.

Förklaringen till att intäkterna inte har blivit de förväntade måste därför bero på att staten skrivit ett avtal med det nya rederiet som baserar sig på ett antagande om en kraftig passagerarökning.

De 10 miljonerna i transportstödsöverdrag för år 1988 motsvarar en ökning av antalet passagerare med ca 10 %. När regeringen värderat de olika

anbudet inför den nya avtalsperioden har man alltså förutsatt en 10-procentig passagerarökning i anbudet från Nordström & Thulin, medan någon sådan ökning inte förutsatts i anbudet från Gotlandsbolaget. Regeringen har, såvitt jag kan förstå, utgått ifrån att Nordström & Thulin skulle vara duktigare på att få passagerare ombord på båtarna än Gotlandsbolaget.

Genom kommunikationsministerns svar här i dag vet vi nu alltså att det är så här det har gått till. Och det är ett högst anmärkningsvärt förfarande. Det innebär nämligen att de två rederierna inte har behandlats lika vid anbudsbedömningen.

Det förhållandet att passagerarantalet inte ökade under Nordström & Thulins första år är ett misslyckande som skattebetalarna nu får betala. Det märkliga är bara att kommunikationsministern inte tycks ta detta särskilt allvarligt.

Jag vill därför fråga kommunikationsministern om han bedömer det som sannolikt att skattebetalarna även i fortsättningen skall få betala för orealistiska antaganden om volymökningar i Gotlandstrafiken.

Min andra fråga, om den arbetsgrupp bestående av statssekreterarna i berörda departement som skulle tillsättas för att se vilka konsekvenser rederibytet kunde få för sysselsättningen på Gotland, avfärdar ministern med att gruppen bara skulle följa utvecklingen "inför" bytet av rederi. Men det är väl ändå en alltför uppenbar efterhandskonstruktion att ge det beskedet, herr kommunikationsminister.

Pressmeddelandet från den 19 februari 1987 som berättar om den här arbetsgruppen innehåller inte ett enda ord som begränsar gruppens uppgift till tiden före bytet av rederi. Det ligger ju för övrigt i sakens natur att om regeringen lovar att en grupp statssekreterare skall "noga följa utvecklingen", som det stod i pressmeddelandet, så måste detta avse även tiden *efter* rederibytet.

Det är ju först *efter* bytet man verkligen kan se konsekvenserna – inte *före* bytet. Så om inte statssekreterarna har granskat utvecklingen på Gotland efter rederibytet måste jag påstå att det ifrågasvarande pressmeddelandet givit klart falska förespeglningar om regeringens vilja att hålla Gotland skadeslöst efter rederibytet.

Faktum kvarstår, herr talman, att beräkningar som gjorts vid länsarbetsnämnden på Gotland visar att minst 60 arbetstillfällen flyttats från Gotland till fastlandet på grund av rederibytet. Inte ens en så självklar sak som Gotlandslinjens kontor har man – trots utfästelse därom – kunnat lokalisera till ön.

Den omständigheten att Gotlandslinjen sedan årsskiftet står som huvudman för bokning och biljetthantering i Visby är en helt annan sak som inte har ett dugg med sysselsättningen på Gotland att göra. I denna fråga måste nog kommunikationsministern i alla fall medge att den gotländska arbetsmarknaden drabbats av en betydande åderlätning som följd av rederibytet.

Svaret på min tredje fråga måste jag be att få förtydligt innan jag diskuterar det vidare. Betyder kommunikaionsministerns svar att han delar transportrådets bedömning att standarden i trafiken har blivit bättre efter bytet av rederi?

Beträffande min fjärde fråga som handlar om tonnageet säger kommunika-

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

*Om transportstödet till  
Gotlandstrafiken*

tionsministern att inhyrningen av passagerarfärjan "Visby" bedömdes som "en lämplig lösning beroende på den korta övergångstid som stod till förfogande vid byte av rederi".

Detta kan jag förstå, eftersom så många alternativ till "Visby" väl inte fanns – man var mer eller mindre tvingad att hyra in detta fartyg.

Vad frågan gäller, herr kommunikationsminister, är om det enligt avtalet är möjligt att hyra in ett fartyg på detta sätt. Om så är fallet skulle jag vilja veta huruvida Gotlandsbolaget i samband med upphandlingen meddelades att en sådan möjlighet stod till buds.

Här har såvitt jag kan förstå ytterligare en diskriminering gjorts mellan de två rederierna Nordström & Thulin och Gotlandsbolaget, en diskriminering som fått utomordentligt stora ekonomiska konsekvenser för såväl staten som de berörda rederierna.

När det slutligen gäller min femte fråga om detaljerna kring transportstödet vill jag avvakta kommunikationsministerns replik på det jag sade inledningsvis i detta ämne innan jag gör någon ytterligare kommentar.

**Anf. 38 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):**

Herr talman! Jag vill särskilt ta upp en punkt i statsrådets svar till Jerry Martinger. Längst ned på första sidan i det stencilerade svaret står att det skulle finnas möjligheter till, "förutom ett statsunderstött busutbud året om, ett kompletterande trafikutbud under högsäsong".

Detta var en av punkterna i det nya avtalet med Nordström & Thulin, och jag kan därför inte låta bli att ta tillfället i akt att som representant för Kalmar län uttala den stora besvikelse som jag och många med mig känner över att turisttrafiken mellan Gotland och vårt län inte kommer i gång i år.

Ca 120 000 färre passagerare kan vi räkna med att det blir mellan de två stora turistlänen sommaren 1989, om vi utgår från de siffror som gällde för två år sedan. Då reste 83 000 personer mellan Västervik och Visby och 36 000 personer mellan Öland och Visby.

Den här delen av avtalet med Nordström & Thulin borde i år kunna leda fram till en god turisttrafik under högsäsongen. Men om nu Nordström & Thulin inte mäktar med detta borde regeringen genom transportrådet först och främst ha kunnat påverka Nordström & Thulin: Man kunde också ha släppt trafiken fri för andra entreprenörer och lämnat ut det hela på anbud. Detta kunde man ha gjort i så god tid att uppgifterna hade kunnat komma med i turistbroschyrer och prislistor.

Förra året fanns det trafik mellan Västervik och Gotland, men den skedde med en katamaran, och Nordström & Thulin erkänner att det var ett klart misslyckande. Mellan Öland och Gotland blev det ingen trafik alls. Katamaranen är nu tagen ur trafik. De inskränkningar som skall ske gör inte bara att antalet passagerare blir mindre utan också att mycket färre bilar kan forslas över. Turistorganisationerna vet mycket väl vad detta betyder för turistöar som Öland och Gotland.

Man har väldigt svårt att förstå den här negativa synen – utom när det sägs att detta skulle ta ekonomiska medel från koncessionstrafiken. Ja, kanske i någon mån, men frågan är om inte totalkalkylen skulle vinna på detta genom att det blir en ökad omsättning och ett ökat resande, vilket också bidrar till att

öka statskassan. Dessutom frågar man sig om inte det ringa belopp som skulle tas från koncessionstrafiken till dessa två linjer kunde utgöra en del av turiststödet till dessa två turistområden. Turismen är ju faktiskt i dag den näst viktigaste näringen för såväl Kalmar län som Gotland.

I dagarna talas det ofta – och med rätta – om betydelsen av färjetrafik österut och kontakterna över Östersjön. Det vore ändå snopet om ökad färjetrafik över Östersjön inte skulle innefatta våra två stora semesteröar.

På torsdag kommer frågan om Gotlandstrafiken att behandlas här i kammaren, och mycket av detta kommer kanske upp igen. Som en av motionärerna i denna fråga vill jag ta chansen att betona att även om det blir ett uppehåll i år – det är ju för sent att göra någonting nu – är det viktigt att vi får en annan tingens ordning sommaren 1990.

**Anf. 39** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jerry Martinger ställde ett ovanligt stort antal frågor. Interpellationssvaret var ovanligt långt och utförligt, men Jerry Martinger konstaterade ändå att det lämnar en del övrigt att önska. Jag beklagar att jag på detta utrymme inte lyckades fånga in alla svar som önskades.

Jerry Martinger ville att papperen skulle läggas på bordet. Han menade att denna faga annars kommer att kringgärdas av misstro. När jag hör Jerry Martinger undrar jag i mitt stilla sinne om det inte är så, att han egentligen vill sprida misstro. Av detta skäl vore det naturligtvis väldigt roligt om jag nu kunde lägga upp alla papper på bordet och därmed få bekräftat om detta kunde stilla Jerry Martiners misstro. Jag betvivlar att så vore fallet. Ett avtal är en överenskommelse mellan två parter, och i en affärsrelation lägger man inte utan vidare papperen på bordet. Jag undrar om Jerry Martinger är beredd att kräva denna totala öppenhet i alla andra affärsrelationer på företagsmarknaden.

Jag har inte så lång bakgrund som kommunikationsminister, men jag har erfarit att det förelåg en ganska kraftig kritik mot det sätt varpå verksamheten tidigare bedrevs, vilket man kanske skall ha med i bilden när man i dag diskuterar dessa frågor.

Jerry Martinger talade om taxehöjningar, och dessa kan man naturligtvis bedöma på olika sätt. Jag har noterat att med ett årskort reser gotlänningen under lågprissäsong för 70 kr., samtidigt som normalpriset för gotlänningen är 80 kr. Normalpriset för en resa med andraklasståg motsvarande sträcka är 78 kr. Det är klart att man kan ha synpunkter på priset, men det är också en fråga om hur mycket samhället är berett att tillskjuta i sådana här sammanhang.

Jerry Martinger menar att det närmast är ett svek att statssekreterargruppen inte fortlöpande följer utvecklingen när det gäller sysselsättningen. Jag kan inte hjälpa om Jerry Martinger har den uppfattningen, att det skulle röra sig om ett sådant löfte. Vi har inte bedömt det som motiverat att ha en fortlöpande uppföljning, utan denna statssekreterargrupp kan anses ha fullgjort sitt uppdrag i och med att den hade följt vad som hände under själva bytet av rederi.

Vid kontakter med berörda myndigheter har jag informerats om att rederibytet inte föranlett några negativa konsekvenser för sysselsättningen

på Gotland. Gotlandslinjen har totalt 210 tillsvidareanställda mot 178 under Gotlandsbolagets tid, dvs. 32 personer fler än tidigare. Vidare har man valt att i större utsträckning anställa personal på fasta tjänster i stället för som tidigare på vikariat. Jag anser att detta pekar på att sysselsättningen i vart fall inte utvecklats negativt, utan det tyder mera på en positiv utveckling.

Med mina begränsade erfarenheter har jag själv inte någon möjlighet att bedöma hur standarden har utvecklats – det finns säkert andra här i kammaren som har erfarenhet och kan vittna om standarden. Transportrådet exemplifierar dock i en rad punkter hur man bedömer att standarden och servicen har förbättrats: nytt fartyg med hög kapacitet och högre standard har inskaffats, terminalen i Nynäshamn har byggts om, förbättringar har genomförts vid terminalerna i Oskarshamn och Visby, ett nytt bokningssystem har införts, tidtabellen har anpassats till resenärernas önskemål, vilket innebär att avgångar från Visby och fastlandet har tidigare lagts, och det har införts röda avgångar – för att nämna några av de punkter som transportrådet redovisat och som Jerry Martinger är väl medveten om. Jag hoppas att transportrådet i detta avseende har gjort en rättvisande bedömning, eftersom det naturligtvis är angeläget att dessa transporter kan ske på ett i första hand för gotlänningarna tillfredsställande sätt.

Jag är naturligtvis beredd att själv följa utvecklingen och närmare stifta personlig bekantskap med förhållandena inom Gotlandstrafiken.

**Anf. 40 JERRY MARTINGER (m):**

Herr talman! När det gäller sysselsättningen på Gotland redovisade jag länsarbetsnämndens siffror. Dessa innefattar inte bara personer som direkt sysslar med sjöfart. Rederibytet har ju också fört med sig en mängd indirekta konsekvenser.

Kommunikationsministerns inlägg i övrigt har inte gett mig någon anledning att ändra det som jag tidigare sade. Ministern går inte ytterligare in på detta med transportstödet. De uppgifter som han har lämnat i sitt svar är över huvud taget mycket förbryllande. Han säger nämligen att det hittills under den nya avtalsperioden har betalats ut 57 milj. kr., samtidigt som stödbehovet under år 1988 uppgick till knappt 40 milj. kr. Hur går detta ihop? Betalar transportrådet ut 17–18 milj. kr. i förskott direkt på det nya året så där utan vidare? Vilken är orsaken till detta? Har inte kommunikationsministern någon kommentar till dessa märkliga omständigheter?

Man kan vara mycket orolig för prognosmissar av det slag som det här faktiskt är fråga om, eftersom dessa på sikt kan ge upphov till krav från statsmakternas sida på nedskärningar i trafiken. Det innebär att exempelvis det gamla bashamnsalternativet återigen kan aktualiseras. Och det vore olyckligt.

Som svar på min femte fråga om det förutom kostnader för fartygsinvesteringar finns kostnader i trafiken som är hänförliga till det kostnadsansvar som åvilar staten under 1988 och som har aktiverats, säger kommunikationsministern att han "förutsätter" att de kostnader som staten betalar helt följer det avtal som har ingåtts mellan staten och det nya rederiet.

Herr talman! Detta bör naturligtvis kommunikationsministern förutsätta. Viktigt är dock om kommunikationsministern har undersökt att det verkli-

gen är så. Nej, det har han tydligen inte. Detta trots att jag har ställt en rak och enkel fråga om dessa omständigheter och att kommunikationsministern har haft gott om tid för att undersöka förhållandena. Nu frågar jag: När kan kommunikationsministern vara klar med sin analys och när kan jag få besked i denna viktiga fråga? Så länge kommunikationsministern inte ger besked, får han finna sig i att jag och många andra har olika former av misstankar.

Det kommunikationsministern säger i sitt svar beträffande det farliga godset och inhyrningen av gods färjan "Forrest Link" tolkar jag så att staten har betalat kostnaderna för detta fartyg. Om denna tolkning av kommunikationsministerns kryptiska svar är riktig, innebär det faktiskt ett avsteg från de förutsättningar som gällde när avtalet ingicks. En av finesserna med att anlita rederiet Nordström & Thulin var ju nämligen att trafiken skulle utföras med två fartyg, och att statens kostnader skulle baseras på två fartyg. Nu utförs trafiken sommartid med tre fartyg. Kostnaderna har således ökat på ett sätt som inte var förutsett i avtalet. Är det inte så, kommunikationsministern?

Överläggningen var härmed avslutad.

#### 6 § Svar på interpellation 1988/89:159 om reklamen i satellitsänd kabel-TV

**Anf. 41** Utbildningsminister BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Kaj Nilsson har frågat mig om jag avser att föreslå någon förändring i kabellagen så att den kommer att omfatta olika typer av satelliter, t.ex. Astra.

Frågeställaren anger att bakgrunden till interpellationen är ett beslut av kabelnämnden att inte vidta några åtgärder med anledning av reklamen i den satellitsända programkanalen TV 3.

Lagen (1985:677) om lokala kabelsändningar innebär att det krävs tillstånd av kabelnämnden för att sända i kabelnät till fler än 100 bostäder. Tillstånd krävs dock inte för vidare-sändning av rundradiosändningar, oavsett om rundradiosändningarna kommer från marksändare eller från satelliter.

Den som har tillstånd till satellitsändning har rätt att vidare-sända olika programkanaler från satelliterna. Kabelnämnden får emellertid förbjuda fortsatt vidare-sändning av en programkanal från satellit, om det under längre tid och i betydande omfattning har förekommit sådan kommersiell reklam som måste anses riktad särskilt till svenska konsumenter. Ett förbud får meddelas endast om det med hänsyn till sändningarnas art och programkanalens karaktär och inriktning bedöms att ett förbud för programkanalen är godtagbart från yttrandefrihets- och informationsfrihetssynpunkt.

Den 15 februari 1989 fann kabelnämnden efter granskning av satellitkanalen TV 3 att det i kanalen inte hade förekommit kommersiell reklam, som var riktad särskilt till svenska konsumenter, och som hade en sådan omfattning att det gav skäl till ingripanden.

Kabelnämndens beslut rör ett enskilt ärende och kan inte göras till föremål för en fråga till ett statsråd.

Samma datum behandlade kabelnämnden också frågan om kabellagens tillämplighet på sändningar från satelliten Astra. Nämnden beslutade att

denna satellit vid tillämpningen av kabellagen skall behandlas som en direktsändande satellit och inte som en satellit i fast trafik. Sändningar från Astra kan därför vidareändas i kabelnät utan krav på tillstånd enligt lagen.

Skälet till att kabelnämndens tolkning får denna konsekvens är att sändningar från direktsändande satelliter betraktas som rundradiosändningar.

Kabelnämnden beslutade vidare att i en särskild skrivelse underrätta regeringen om beslutet. I skrivelsen uttalar nämnden att det är troligt att en stor del av vidareändningen av programkanaler från satellit inom en nära framtid inte kommer att regleras av kabellagstiftningen medan en annan del av satellitsändningarna alltjämt kommer att vara lagreglerad. Nämnden finner det angeläget att konsekvenserna av en sådan utveckling beaktas i det fortsatta radorättsliga översynsarbetet.

Frågan om kabelsändningslagstiftningens tillämpning på olika slag av satellitsändningar behandlades av radiolagsutredningen i betänkandet (SOU 1987:63) Vidareändring av satellitprogram i kabelnät. Utredningen föreslog att i princip alla slags satellitsändningar skulle omfattas av kabellagens tillståndskrav och därmed av de regler som ställs upp i kabellagstiftningen. Förslaget fick ett blandat mottagande av remissinstanserna. Från flera borgerliga riksdagspartier uttalades att de avsåg att utnyttja möjligheten för en minoritet att fördröja behandlingen i tolv månader om en proposition på grundval av utredningens förslag skulle läggas fram för riksdagen.

Enligt min mening visar det som nu inträffat att lagstiftningen om lokala kabelsändningar måste förändras. De regler som vi i Sverige vill skall gälla för vidareändringar av satellitprogram måste bli tillämpliga oberoende av från vilken kategori av satelliter programmen sänds ut.

Ett lämpligt tillfälle att se över kabelsändningslagstiftningen kan vara i samband med det lagstiftningsarbete som kommer att behövas för att Sverige skall kunna tillträda den konvention om gränsöverskridande TV-sändningar som just har antagits av Europarådet.

**Anf. 42 KAJ NILSSON (mp):**

Herr talman! Jag har fått ett överraskande positivt och klarläggande svar från kulturministern på min interpellation. Det tackar jag för.

I min interpellation har jag ställt en fråga till statsrådet Göransson i ett viktigt ämne. Det är dock ett ämne som är undanskymt i debatten i denna kammare. Kan det bero på att frågan till synes är invecklad? Interpellationen föranleddes av det oklara läget på medicområdet som råder efter kabelnämndens beslut av den 15 februari i år. Beslutet kan innebära att det inte finns begränsningar för visandet av svensk TV-reklam. Nämnden hade funnit sig föranlåten att godta en reklamomfattning i TV 3 som enligt min mening gör reklamregeln meningslös – och om inte meningslös så i varje fall svår att tillämpa på ett rimligt sätt. Därigenom kan uppfyllandet av ett av de kulturpolitiska målen – att motverka kommersialismens negativa verkningar – äventyras. Jag är dock helt införstådd med att statsrådet inte kan göra någonting åt kabelnämndens beslut. Det tillåter inte grundlagen.

Det andra beslutet i kabelnämnden samma dag innebär att den nya Astra-satelliten som TV 3 kommer att sända ifrån som en direktsändande

satellit inte kommer att omfattas av kabellagens bestämmelser och följaktligen inte heller av koncessions- eller tillståndssystemet i övrigt. Sändningarna från Astra kan därför vidareändas på kabelnätet utan krav på tillstånd enligt lagen.

Planerna på Astra har emellertid varit kända i mer än fyra år, kanske sex år, dvs. långt innan kabellagen trädde i kraft i början av 1986. Astra-satelliten innebär dock inte någon som helst förändring i tekniskt eller rättsligt hänseende för satelliter i fast trafik. Det är osäkert om kabelnämnden har kompetens att bedöma en sådan teknisk fråga.

En konsekvens av kabelnämndens beslut blir att det knappast går att upprätthålla koncessionssystemet för lokala kabelsändningar. Regler mot våld, pornografi och rashets kommer inte att gälla. Det är verkligen hög tid att regeringen och riksdagen återtar ansvaret för mediepolitikens mål och inriktning och med utgångspunkt i syftet med kabellagen rättar till de felaktigheter som har uppkommit. Kabellagen bör således ändras så att Astra och andra liknande satelliter med säkerhet kommer att omfattas av lagen. Reklamförbudet bör få en klarare och skarpere utformning, så att godtycklig rättstillämpning kan undvikas.

Herr talman! Det är med stor tillfredsställelse jag kan konstatera att kulturministern är av samma uppfattning. Jag vill understryka och citera vad han säger i interpellationssvaret: "Enligt min mening visar det som nu inträffat" – dvs. beslutet i februari – "att lagstiftningen om lokala kabelsändningar måste förändras. De regler som vi i Sverige vill skall gälla för vidareändringar av satellitprogram måste bli tillämpliga oberoende av från vilken kategori av satelliter programmen sänds ut."

Man kan då fråga om en proposition med detta innehåll kan väntas före den 30 april i år. Det kanske är tvivelaktigt. Av svaret framgår dock att statsrådet Göransson funnit att ett lämpligare tillfälle att se över kabelsändningslagstiftningen kan vara i samband med det lagstiftningsarbete som kommer att behövas för att Sverige skall kunna tillträda den konvention om gränsöverskridande TV-sändningar som har antagits av Europarådet.

Avslutningsvis, herr talman, har jag följande angelägna frågor. När tänker kulturministern för det första tillsätta en sådan utredning eller kommitté? Blir det inom den närmaste tiden eller inom ett år? I vilken form kommer för det andra utredningsarbetet att bedrivas? Kommer det att bli fråga om en enmansutredning eller en parlamentariskt tillsatt kommitté?

#### **Anf. 43** Utbildningsminister BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Låt mig bara säga ett par ord, eftersom jag fick ett par direkta frågor. Någon proposition kommer självfallet inte att kunna lämnas före den 30 april. Det som en gång aktualiserade tilläggsdirektiven till radiolagsutredningen, Astra-satellitens karaktär, har nu fått något nya förutsättningar mot bakgrund av den konvention som Europarådet har antagit. Den är ännu inte öppnad för undertecknande. Ett lagstiftningsarbete måste alltså följa i anslutning till att ett sådant sker. Därför är jag i dag inte heller beredd att ge några närmare kommentarer om formerna för ett beredningsarbete för att kunna lägga fram en sådan proposition. Men jag noterar – och detta är viktigt – att det i dag är uppenbart fler än Kaj Nilsson, som företrädare för

miljöpartiet, och jag, som företrädare för socialdemokratin, som tycker att det är viktigt och nödvändigt med en lagstiftning när det gäller kabel-TV-verksamheten. När vi diskuterade detta, senast på hösten 1987, var det många som ansåg och framförde i denna kammare att det bara var till hinder och bekymmer med varje form av lagstiftning. Där har en europeisk opinion i dag intagit helt andra ståndpunkter, och det har jag anledning att vara mycket glad över.

**Anf. 44 KAJ NILSSON (mp):**

Herr talman! Jag tackar för detta svar, fast det kanske kunde ha varit mera precist. Det är väl tid nu att sätta i gång med denna revision av kabel-TV-lagstiftningen. Man kan naturligtvis inte veta när Europakonventionen ligger på den svenska regeringens bord, men jag hade nog önskat att få ett litet mer precist svar på när man kan sätta i gång. Såvitt jag kan förstå av en proposition när det gäller Sveriges Radio och televerket siktar man på 1992. Jag tycker att det är lång tid, innan man kan få i gång ett sådant arbete.

**Anf. 45 Utbildningsminister BENGT GÖRANSSON:**

Herr talman! För undvikande av varje missförstånd: Självfallet påbörjas inte regeringens beredningsarbete i den stund man trycker på knappen för att datorns skrivare skall presentera propositionen. Arbetet pågår. Frågan gällde när jag förutsåg att detta skulle kunna resultera i en proposition och hur eventuella utredningar skulle se ut. På den punkten är det för tidigt att ge något besked. Men ett tänkande förekommer och ett arbete pågår för att bereda denna fråga.

Överläggningen var härmed avslutad.

**7 § Svar på interpellation 1988/89:153 om skolpolitiken**

**Anf. 46 Statsrådet GÖRAN PERSSON:**

Herr talman! Ann-Cathrine Haglund har frågat mig om jag är beredd att vidta sådana åtgärder att den av henne redovisade synen på kunskaper och fostran kan få genomslag i skolarbetet.

Skolan skall självfallet ge eleverna kunskaper och färdigheter. Eleverna skall lära sig läsa, skriva och räkna. De skall också lära sig viktiga grundläggande fakta om t.ex. den historiska utvecklingen, om hur vårt samhälle fungerar och om naturen.

Men skolans uppgift är vidare än så. Skolan skall inte bara lära ut kunskaper i bemärkelsen fakta. Eleverna skall lära sig att förstå sammanhang, kunna tillämpa sina kunskaper och ytterst också kunna bilda sig egna uppfattningar om och ta ställning i kontroversiella frågor.

Skolan har också som mål att ge eleverna en kulturell grund. De skall lära sig att förstå och uppskatta kulturella värden. De skall få förutsättningar för att ta del i kulturlivet i samhället.

Ytterligare en viktig uppgift för skolan är att ge eleverna en social fostran, så att de lär sig fungera tillsammans med andra. De skall få respekt för och

lära sig acceptera skillnader i bakgrund och åsikter. Skolan skall fostra dem till medborgare i ett demokratiskt samhälle.

Allt detta och annat därtill är viktiga uppgifter för skolan. Om det skall vara möjligt för skolan att lyckas nå så högt satta mål, är det självfallet nödvändigt med ett nära samarbete med föräldrarna. På den punkten är Ann-Cathrine Haglund och jag ense. Vi är också ense om att det inte finns någon motsättning mellan målet att ge kunskaper och färdigheter och andra mål för skolan.

Jag kan däremot inte dela Ann-Cathrine Haglunds uppfattning om att vi bara skall beskriva skolans uppgift som att ge kunskaper och färdigheter. Det bidrar inte till klarhet att ge intryck av att andra mål för skolan är av lägre dignitet vars uppnående följer som en bieffekt.

Mitt svar på Ann-Cathrine Haglunds fråga är således nej. Jag är inte beredd att verka för den syn på vad som är skolans uppgift som hon företräder.

**Anf. 47 ANN-CATHRINE HAGLUND (m):**

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret på min interpellation. Den föranleddes av att statsrådet i debatten om skolans utveckling och styrning påstod att den inriktning på kunskaper och färdigheter som moderaterna gör sig till tals för när det gäller skolan är för snäv. Detta uttalande gjorde mig besviken. Jag hade förväntat mig större insikt hos vår nye skolminister.

Interpellationssvaret gör mig ännu mer besviken och orolig, inte minst för alla de barn som inte har en omgivning som hjälper dem att få kunskaper och färdigheter och en ordentlig utbildning. Var skall dessa barn få detta om inte skolan lär dem det? Var skall de få insikten att kunskaper och utbildning är viktigt?

Skolministern gör sig skyldig till just det slags normgivning som leder till tveksamhet, till att skolan skall ta upp och ombesörja alltmer och till att allt annat skall anses vara lika viktigt.

Skolan skall förvisso ta upp mycket. Skolan skall ge medborgarutbildning och göra ungdomarna beredda för vuxenliv och yrkesverksamhet. Just därför krävs en klar prioritering, tydliga mål, så att inte tiden för skolans huvuduppgift åsidosätts och annat än undervisning blir viktigare. Det krävs en grundinställning hos alla i skolan att skolans huvuduppgift är att ge kunskaper och färdigheter. En skolminister måste gå i spetsen för den inställningen! Skolan måste få vara skola!

Jag instämmer helt i att eleverna skall lära sig förstå sammanhang, kunna tillämpa sina kunskaper och ytterst kunna bilda sig egna uppfattningar om och ta ställning i kontroversiella frågor. Eleverna kan dock inte nå dit, om de inte har grundliga kunskaper och goda färdigheter. Skall t.ex. miljöengagemanget bli effektivt, måste man ha kunskaper i biologi och kemi, och man måste kunna läsa ordentligt för att lära sig mer. Kunskaper och färdigheter är nödvändiga för att man skall förstå sammanhang och kunna påverka. Ytligt tyckande kan bli riskabelt, ja farligt.

Självfallet skall skolan också fostra, vilket slås fast i läroplanen. Samtidigt är målbeskrivningarna så mångtydiga att det har blivit alltmer nödvändigt att slå fast att skolans huvuduppgift är att ge kunskaper och färdigheter, så att detta inte åsidosätts.

Många moment och aktiviteter har lagts in i skolans verksamhet för att tillgodose fostran, utan att man egentligen analyserat om de leder dit eller om de över huvud taget hör hemma i skolan.

Kunskaper och färdigheter står inte i motsats till fostran. Det är när undervisningen fungerar väl, när övning och inläring äger rum, som fostran också sker. Utan fostran blir det ingen inläring. Utan ordning och reda, utan ett bra arbetsklimat i klassrummet och utan goda arbetsvanor och vettiga umgängesformer i skolan blir det inga kunskaper och färdigheter.

Det finns inga genvägar till kunskap. Det kräver arbete och uthållighet att lära sig något. Talar man inte om detta för eleverna, lurar man dem och sviker dem. Att slå fast att skolans huvuduppgift är att ge kunskaper och färdigheter innebär också att slå fast att skolan skall fostra, annars blir det ingen inläring.

När statsrådet kallar detta för en snäv kunskapssyn leder det till en uppluckring av kunskapsbegreppet som är skadlig – dels därför att han ger lärare och elever otydliga signaler, dels därför att eleverna inte får de kunskaper och färdigheter som de har rätt till.

Det finns skäl att betona hemmens ansvar för barnens fostran. Skolans uppgift är att i samarbete med hemmen stödja eleverna i deras utveckling. Naturligtvis får skolan ett särskilt ansvar om hemmen brister i fostran. Dessa barn behöver mer hjälp än andra. Samtidigt får skolan aldrig dölja att alla behöver kunskaper och färdigheter för att kunna fungera på ett bra sätt – både för sin egen skull och för samhällets. Alla barn har rätt att få den insikten. Det blir särskilt viktigt om hemmen inte kan förmedla det. Skolan har ett särskilt ansvar.

Vi politiker har ansvaret att ge skolan förutsättningar att lösa sin huvuduppgift – att ge alla elever goda kunskaper och färdigheter. Men man gör det *inte* genom det slags uttalanden som skolministern gjort.

Man gör det genom att ge lärarna möjlighet att bedriva bra undervisning och ge varje elev undervisning efter anlag och intresse, genom klara mål, avreglering, ett statsbidragssystem som följer eleven, frihet att använda resurserna som man lokalt anser bäst, ett bra betygssystem, tidigare skolstart, frihet att välja skola och att välja i skolan, särskilt på högstadiet.

Jag blir mycket förvånad över att Sveriges skolminister inte vill instämma i det som står i min interpellation, att goda kunskaper och färdigheter är viktiga för både den enskilde och samhällets utveckling, att det kräver arbete att förvärva kunskaper och färdigheter och att det är att allsidigt främja den enskildes utveckling att sätta kunskapsmålet i centrum.

Herr talman! Jag vill till sist fråga statsrådet Persson: Varför vill inte statsrådet släppa fram kunskapsmålet betydelse? Varför vill inte statsrådet därmed stärka varje barns rätt till kunskaper och färdigheter?

**Anf. 48 YLVA JOHANSSON (vpk):**

Herr talman! Ann-Cathrine Haglund har interPELLERAT om den kunskaps-syn som hon anser skall få genomslag i skolarbetet. I princip är jag överens med statsrådet Persson om den beskrivning av skolans uppgifter som han ger i svaret. Och jag är mycket nöjd med statsrådets klara nej till moderaternas syn på vad som är skolans uppgifter. Jag vill ta fasta på en mening i svaret.

nämligen: "Skolan skall inte bara lära ut kunskaper i bemärkelsen fakta."

Jag vill ta upp några viktiga delar i den kunskapssyn som vi i vpk anser bör prägla skolarbetet.

För det första: Kunskap är inte statisk. Kunskap är t.ex. tids- och kulturberoende, men ofta även klass- och könsberoende. En lärobok är inget facit där man kan slå upp de rätta svaren utan ett hjälpmedel i en aktiv läroprocess.

För det andra: Kunskap måste ständigt nyskapas och återskapas. Kunskap är inte någon livslång ryggsäck som man skall fylla i ungdomen för att sedan leva med resten av livet. Skolan måste ge alla elever sådana förutsättningar att de senare i livet själva eller tillsammans med andra kan nyskapa och återskapa den kunskap de behöver.

För det tredje: Kunskapsinhämtande är en aktiv och skapande process. Undervisning i skolan skall inte vara ett mekaniskt sväljande av färdigtuggade kunskapsbitar utan just en kreativ process som kräver aktiva elever.

Som jag redan sagt delar jag i allt väsentligt den syn på skolans uppgifter som Göran Persson ger i svaret. Men jag skulle vilja komplettera detta svar litet grand.

Vi i vpk har länge talat om vikten av att eleverna i skolan lär sig ett kritiskt förhållningssätt, ett s.k. kritiskt tänkande. Eleverna skall lära sig att förstå sammanhang, att tillämpa sina kunskaper, att bilda sig egna uppfattningar och att skaffa sig nya kunskaper. Vad som nu håller på att ske är att samhällsutvecklingen ställer liknande krav på skolan och utbildningen. Arbetslivet förändras snabbt, och arbetsgivare av alla kategorier vill ha anställda med förmåga till flexibilitet och förutsättningar för om- och vidareutbildning. Vi är på väg in i informationssamhället, där förmågan att sortera, värdera och strukturera en ständig ström av fakta och information blir allt högre värderad. Jag frågar mig ibland om utvecklingen kanske gör att arbetsgivarna så småningom kommer att närma sig den syn på kunskaper och utbildning som vi i vpk har.

Jag skall sammanfatta vpk:s kunskapssyn och syn på skolans uppgifter med några få ord, nämligen mångfald och kritiskt tänkande.

När Ann-Cathrine Haglund i sin interpellation, liksom moderata samlingspartiet i andra sammanhang, slår fast att skolans huvuduppgift är att ge kunskaper och färdigheter, måste man naturligtvis fråga vilka dessa kunskaper är. Ann-Cathrine Haglund vill att hennes syn på kunskap skall få genomslag i skolarbetet. Hon blir upprörd när moderaternas kunskapssyn betecknas som snäv, men hon ger inga argument som övertygar om motsatsen. Och i talarstolen säger hon nästan detsamma som står i interpellationen, men hon konkretiserar inte vilken kunskapssyn som skall ha genomslag i skolarbetet.

#### **Anf. 49** Statsrådet GÖRAN PERSSON:

Herr talman! Debatten handlar egentligen om synen på den läroplan som nu gäller i den svenska skolan. Detta försöker fru Haglund och andra moderater ibland att gå förbi. Det är ett faktum som alla känner till att denna riksdag i stor enighet har fattat beslut om denna läroplan. Läroplanen författades av en moderat skolminister. Det har varit ett värde i att vi som har

arbetat i skolan har vetat att det har funnits en mycket bred uppslutning kring denna läroplan. Det är ett värde för skolan att det måldokument som gäller har en sådan förankring att det inte riskerar snabba kast vart tredje år beroende på denna kammars sammansättning.

I läroplanen anges mycket tydligt skolans dubbla roll. Denna roll är dels att förmedla kunskaper och färdigheter, vilket vi är överens om, dels att bidra till en social fostran, en demokratisk fostran, av eleverna, att förbereda dem för deras liv som aktiva samhällsmedborgare i en demokrati. Jag vill ställa en fråga till fru Haglund: Om fru Haglund ställer sig bakom denna typ av fostran, varför kan då inte dessa mål klart få framgå av det dokument som vägleder skolan i dess arbete? Det är ju inte jag som skall stå här och förklara för kammaren varför fru Haglunds beskrivning av skolans uppgifter är de riktiga. Det är ju hon som mäter sig ut, det är hon som går ifrån den linje som i stor enighet har lagts fast. Jag vill fråga fru Haglund om detta är moderaternas linje, och varför man i så fall inte i det dokument som moderaterna anser skall styra skolan skall få skriva in att det är viktigt att skolan också har en social och fostrande roll. Det skulle vara intressant att få ett svar på den frågan.

Skolan har för oss socialdemokrater en mycket viktig funktion i samhället. Den har en vidare uppgift än att enbart förmedla kunskaper och färdigheter. I skolan läggs grunden för mycket av det förhållningssätt som barnen så småningom som vuxna kommer att ha till deltagande i samhällsarbete och i kulturella aktiviteter och till attityder gentemot andra människor som de kommer att stöta på. Det är fru Haglund som skall förklara för oss varför inte denna dimension skall få framgå av det dokument som styr skolans verksamhet. Vi är spända på att höra motiveringen till detta. Ann-Cathrine Haglund får argumentera mot en läroplansförfattare som var den partikamrat till henne som hade möjlighet att påverka läroplanens utformning. Vi väntar alltså med spänning, fru Haglund.

**Anf. 50 ANN-CATHRINE HAGLUND (m):**

Herr talman! Jag har redan givit svaret på statsrådet Göran Perssons fråga. Om han hade lyssnat till mig hade han inte behövt vänta med spänning. Läroplanens formuleringar och annat som styr den svenska skolan är för mångtydiga, det har den praktiska erfarenheten visat. Och många utvärderingar och annat styrker detta.

Som exempel kan jag nämna att formuleringarna är så mångtydiga att skolan under en lång rad år har fått ta på sig en mängd uppgifter som har lett till att den tid som har avsatts för skolans huvuduppgift, att ge kunskaper och färdigheter, har begränsats. Av den SÖ-undersökning om lärarnas attityder till arbetsmiljön som lades fram i höstas framgår det helt klart att lärarna upplever att det största problemet i skolan är just bristen på tid, stofffrängsel och skolans många uppgifter.

Vi vet också att mycket av skolans undervisningstid går bort. En nyligen publicerad undersökning har visat att många timmar, t.o.m. så mycket att ett helt läsår i grundskolan och i gymnasiet, kan beräknas gå bort för annat på grund av att lektioner inställs och av en hel rad andra skäl.

Så skulle det inte vara om vi lyfte fram skolans kunskapsmål. Vi vet att det

på många håll är problem med lokaler, med lärare och med läroböcker. Så skulle det inte vara om vi lyfte fram skolans kunskapsmål. Vi moderater har gång på gång yrkat på att riksdagen skall uttala att kunskapsmålet skall lyftas fram, att det skall anges som skolans främsta mål. I och med att man gör detta säkerställer man också sådana saker som lärare, undervisningstid, lokaler och läroböcker. Men det säger ni socialdemokrater nej till. Varför, statsrådet Persson, vill inte ni socialdemokrater gå tillbaka till den tradition som arbetarrörelsen stått för, nämligen att det viktiga för eleverna är just kunskaper och färdigheter? Det finns annat som också är viktigt och som följer av att man lyfter fram kunskapsmålet, t.ex. fostran och medborgarutbildning. Men det viktiga för ungdomarna är att få kunskaper och färdigheter. Var skall ungdomar som inte har stödet hemma kunna få denna viktiga insikt, om skolan sviker, om skolan lurar dem? Varför, statsrådet Persson, vill inte ni socialdemokrater lyfta fram kunskapsmålet, som är så viktigt för unga människor?

**Anf. 51 YLVA JOHANSSON (vpk):**

Herr talman! I det jag sade förut låg litet underförstått en oro för att moderaternas kunskapssyn är alltför snäv. Nu kommer Ann-Cathrine Haglund och säger att skolan har alltför mångtydiga mål. De måste bli snävare. Det är precis vad jag är rädd för. Vad skall hända om vi gör skolan snävare? Snarare är det kanske tvärtom, att skolan redan nu är för snäv för de krav som samhället utanför ställer på den.

Jag blir förvånad när man säger att tid går förlorad i grundskolan, att det är problem med trasiga skolböcker, att det inte finns vikarier för lärare men att det inte skulle var så om vi lyfte fram kunskapsmålet. Men ge det litet mera innehåll! Om vi bara står här och säger att nu lyfter vi fram kunskapsmålet, tror jag absolut inte att vi kommer undan alla de problem som finns i skolan i dag.

**Anf. 52 Statsrådet GÖRAN PERSSON:**

Herr talman! Jag frågade fru Haglund hur hon såg på skolans mål i den del som rör de viktiga frågorna om demokratisk fostran och social fostran. I stället för att svara på detta säger hon att bara man lyfter fram kunskapsmålet löser man alla bekymmer vi har. Det är, precis som Ylva Johansson sade, svårt att visa hur den typen av argumentation hänger samman med exempelvis lokalfrågor och andra ganska praktiska frågor som måste lösas i vår grundskola i dag.

Vi kommer inte ifrån att den diskussion fru Haglund har initierat handlar om läroplanen och dess innehåll. Det handlar om fundamentet för läroplanen, hur vi ser på grundskolans verksamhet och vad vi anser vara dess uppgift. Där har vi socialdemokrater, tillsammans med en bred majoritet i riksdagen, lagt fast att skolan har som uppgift att förmedla kunskaper och färdigheter men också att fostra eleverna till demokratiska samhällsmedborgare och kritiskt tänkande individer.

Nu tycker fru Haglund att den typen av målbeskrivning som finns i läroplanen är mångtydig och alltför vid. Då gäller det för henne att visa vad som skall tas bort. Jag kommer aldrig att ställa upp på den typ av beskrivning som hon här har gett uttryck för.

Så påstår Ann-Cathrine Haglund att min beskrivning inte skulle stämma med god tradition inom arbetarrörelsen. Vi har alltid sett skolan som en förutsättning för människorna att ta del i ett demokratiskt samhällsarbete. Vi har alltid sett skolan i det perspektivet. Kunskap har för oss varit makt i den meningen att kunniga medborgare också har varit aktiva medborgare. Den funktionen har vi alltid tilltrött skolan. Den som däremot är svävande i förhållande till sin tradition är faktiskt fru Haglund, som på denna punkt är en dålig konservativ. Hon är möjligen en god nyliberal men en dålig konservativ.

Det finns två statsråd med beteckning moderat, tidigare högerpartist, som har haft tillfälle att påverka de dokument som har haft att reglera svenska skolans verksamhet, nämligen Gösta Bagge och Britt Mogård. Båda har lyft fram skolans dubbla roll, att den skall fostra samtidigt som den skall förmedla kunskaper och färdigheter. Nu tycker fru Haglund att detta är att göra skolans målsättning för mångtydig.

Den enkät som Ann-Cathrine Haglund hänvisar till och som jag också har tagit del av innehöll en del andra intressanta fakta. Lärarna betonade där starkt att de gärna arbetar med, och också satte främst många gånger i sitt skolarbete, frågor som rör exempelvis fred, miljö och internationella relationer. I det sammanhanget ser man snabbt möjligheten och riktigheten i att koppla detta att hantera kunskapsförmedling i skolan till det andra målet om en demokratisk fostran, en fostran till solidaritet.

Det återstår alltså, herr talman, för fru Haglund att för kammaren tala om varför det i dag för de moderater som företräder skolpolitiken är så angeläget att ta bort ur målskrivningarna de tydliga anvisningar för skolans arbete som uppfordrar oss till att arbeta med elevernas demokratiska fostran. Varför, fru Haglund, får vi inte skriva om detta mångtydiga innehåll i våra dokument? Varför skall de tas bort? Jag väntar fortfarande på förklaring.

Låt oss hålla oss i fortsättningen av denna debatt till läroplanens innehåll och avstå åtminstone i dag från att diskutera skollokaler, skolstart vid sex års ålder och den typen av frågeställningar. Fru Haglund har ändock i sin interpellation tagit upp målformuleringarna, och då är det de dokument som inrymmer målformuleringarna som vi rimligen bör diskutera. Där är fortfarande fru Haglund skyldig mig svar. Varför får vi inte skriva om dessa saker? Varför får det inte uttryckas i måldokumentet? Jag väntar på svar.

**Anf. 53 ANN-CATHRINE HAGLUND (m):**

Herr talman! Jag håller med statsrådet Persson om att det är fundamentet vi diskuterar, hur vi ser på skolan i grunden. Vår grundsyn är att alla elever skall ha rätt till goda kunskaper och färdigheter. Alla elever är olika men har lika värde och lika stor rätt till kunskaper och färdigheter. Men problemet med de målformuleringar som vi har är ju att dessa har gett till resultat att en lång rad andra aktiviteter har lagts in i skolan, en lång rad kringaktiviteter, en lång rad moment i de olika läroämnena, många saker som bryter undervisningen och som har gjort att skolans huvuduppgift, att ge kunskaper och färdigheter, har åsidosatts. Andra aktiviteter har fått för stort utrymme. Därför säger vi att vi måste lyfta fram kunskapsmålen. Vi måste lyfta fram det som är skolans huvuduppgift, att ge kunskaper och färdigheter.

Vi säger naturligtvis också – det säger jag i min interpellation och sade i mitt första inlägg – att skolan skall fostra. Det blir ingen inlärning om det inte är ordning och reda samt ett bra arbetsklimat och goda arbetsvanor. Detta följer av att man lyfter fram kunskapsmålet. Om vi nu har målformuleringar som är så mångtydiga att vi får en lång rad aktiviteter som tar av skoltiden, tar av undervisningstiden och tar av elevernas kunskaper och färdigheter, då måste vi göra någonting åt detta. Då säger vi: Lyft fram kunskapsmålet, säg att det är skolans huvuduppgift. Det är väsentligt för unga människor. Vad behöver unga människor? Jo, kunskaper och färdigheter för att kunna vara verksamma medborgare i ett demokratiskt samhälle.

Man måste ha goda färdigheter i att läsa, skriva och räkna. Man måste ha grundläggande kunskaper, annars förstår man inte vad som händer i omvärlden. Man förstår inte tidningarna, man kan inte läsa och man kan inte påverka. Om man inte har kunskaper i grundlägganden ämnen och grundläggande färdigheter, kan man inte utföra ett effektivt miljöarbete eller engagera sig för freden. Att påstå något annat är att svika barn och ungdom.

Skolan måste få vara skola. Det är i skolan man skall lära sig. Det är i skolan man skall få de kunskaper och färdigheter man behöver senare. Detta är viktigast för de barn vars hem befinner sig i en omgivning som inte ger dem dessa kunskaper och färdigheter. Av detta följer att skolan självfallet skall fostra.

Jag har fortfarande inte fått något svar på varför statsrådet Persson inte vill lyfta fram kunskapsmålet för barnens skull.

Tredje vice talmannen anmälde att Ylva Johansson anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

**Anf. 54 Statsrådet GÖRAN PERSSON:**

Herr talman! Jag har flera gånger svarat på fru Haglunds fråga. Jag är självfallet anhängare av att skolan skall ge kunskaper och färdigheter. Men det är inte jag som skall förklara varför vi skall förändra dagens läroplan, så som fru Haglund vill göra. Det är fru Haglund som skall klara ut varför man skall ta bort tydligheten i skolans dubbla roll att också bidra till en fostran av eleverna till demokratiska individer. Det är detta som är kärnfrågan.

Det finns ingen motsats mellan mig och Ann-Cathrine Haglund vad gäller synen på vikten av att förmedla kunskaper och färdigheter. Motsatsen ligger i att fru Haglund inte vill ta in de formuleringar som av tradition har funnits länge i den svenska läroplanen, dvs. att skolan också har skyldighet att bidra till demokratisk fostran av eleverna. Där går skiljelinjen, och varför det är så har fru Haglund ännu inte förklarat.

Jag skall sluta med ett citat ur läroplanen för att visa vilken typ av formuleringar som har ifrågasatts från moderat håll.

”Skolan skall därför utveckla sådana egenskaper hos eleverna som kan bära upp och förstärka demokratins principer om tolerans, samverkan och likaberättigande mellan människorna. Att väcka respekt för sanning och rätt, för människans egenvärde, för människolivets okränkbarhet och därmed för rätten till personlig integritet är en huvuduppgift för skolan.”

Dessa målformuleringar kan kanske av någon uppfattas som mångtydiga,

men inte av mig. De är klart och distinkt formulerade, och de hör hemma i den svenska skolans tradition. De hör hemma i den enighet omkring svensk skolas måldokument som denna kammare alltid har kunnat visa upp i modern tid. Jag kommer inte att medverka till att den typen av formuleringar och den typen av målbeskrivningar tas bort ur detta dokument. Fru Haglund och hennes moderater kommer på den punkten att vara isolerade i svensk skoldebatt, och det är bäst att så får förbli.

Överläggningen var härmed avslutad.

## 8 § Svar på interpellation 1988/89:148 om livsmedelsproduktionen

**Anf. 55** Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Maj-Inger Klingvall har i en interpellation om livsmedelsproduktionen ställt tre frågor: för det första vem som tar hem vinsten av de allt dyrare livsmedlen, för det andra hur kvaliteten på våra livsmedel till rimliga kostnader kan förbättras och för det tredje om målen för den svenska jordbrukspolitiken uppfyllts.

När det gäller den första frågan får vi till stor del stödja oss på de analyser som 1986 års livsmedelsutredning (LMU) gjorde. I sitt betänkande konstaterade utredningen att under perioden 1970-1986 ökade livsmedelspriserna reallt i Sverige med 19 %, vilket är mer än i något annat OECD-land. LMU försökte också ge en grov bild av de olika ledens andelar av totalutgifterna för livsmedelskonsumtionen år 1985.

När det gäller jordbruksprisreglerade livsmedel står enligt LMU jordbruket för ca 32 %, industri- och handelsleden för 44 %, importen för 5 % och momsen för 19 %. Utvecklingen har inneburit att jordbrukets andel av konsumentpriset minskat.

Kraftiga prisökningar på livsmedel är ett problem, och det är viktigt att vi får reda på vari orsakerna ligger. Att jordbrukets andel av konsumentpriset sjunkit är dock delvis en naturlig följd av de förändringar som skett i samhället i form av ökad urbanisering, ökade avstånd mellan producenter och konsumenter, en ökad förvärvsfrekvens bland kvinnor och ett ökat transportarbete. Dessa förändringar har i sin tur medfört omfattande förändringar av hela produktions-, förädlings- och distributionskedjan för livsmedel. Vi köper betydligt mer förädlade livsmedel och färdiglagad mat i dag. Andelarna förskjuts mot senare led av den ökade förädlingsgraden i dessa led. Därutöver har de senare leden åtagit sig allt fler serviceuppgifter.

Jordbrukarnas andel har således minskat. Förutom tidigare nämnda faktorer beror detta också på de ökade överskotten som avsatts på världsmarknaden till lägre priser. Genom att bönderna delvis själva, genom lägre avräkningspriser, står för exportkostnaderna, har utvecklingen medfört att jordbrukets andel av konsumentpriset sjunkit. Detta förhållande kan också ha haft viss betydelse för konsumentprisutvecklingen. Beräkningen av böndernas inkomstföljsamhet i jordbruksprisöverläggningarna gjordes före år 1985 efter att dessa exportkostnader betalats.

Överskottsproduktionen är i sin tur en följd av regleringssystemet, som

genom bl.a. avsättningsgarantierna förhindrar marknadssignaler att nå fram till producenterna och som stimulerar till en produktion som inte efterfrågas av konsumenterna.

Förutom denna effekt innebär jordbruksprisregleringen att fri prisbildning till stor del ersatts med en administrativ styrning. För flertalet produkter ligger dessutom prisregleringsledet i det s.k. partiledet, vilket medför att även förädlingsledet i vissa delbranscher omfattas av regleringssystemet. Nuvarande regleringssystem medför också att incitamenten för jordbruket och livsmedelsindustrin att hålla nere kostnadsutvecklingen försvagas.

Jordbruksprisregleringen är emellertid inte den enda förklaringen till de snabba prisökningarna på livsmedel. Livsmedelsindustrin karakteriseras av en hög ägar- och företagskoncentration, vilket har lett till en bristande konkurrens i detta led. Detta förstärks ytterligare av att den importkonkurrens som den svenska livsmedelsindustrin utsätts för, begränsas starkt genom gränsskyddet.

Livsmedelsindustrins prissättning är också till största delen kostnadsbestämmd. Ett förhållande som LMU också tog upp är att prisutvecklingen i betydande utsträckning synes vara ett resultat av kostnadsövertäckning, där begränsade insatser görs för att med effektivitetshöjande åtgärder möta kostnadsökningar i form av prisökningar på insatsvaror.

När det gäller grossist- och detaljistleden har det skett en koncentration mot ett fåtal block som är dominerande på den svenska marknaden. Blockbildningen har medfört ett minskat konkurrenstryck vilket tenderat till ökad prisstelhet och vissa svårigheter för nytilkommande aktörer att komma in på marknaden.

Enligt LMU bjuder också handelsleden i likhet med livsmedelsindustrin alltför lågt motstånd mot bakifrån kommande prisökningar. Höjningar av ordinarie priser förhandlas inte mellan handel och leverantörer utan "anmäls" endast av leverantörerna.

Ytterligare en faktor som LMU tog upp och som kan vara av betydelse för prisökningarna på livsmedel är handelns prissättningsmetoder med tillämpandet av procentpåslag. Detta torde enligt LMU innebära en begränsande faktor för handelns incitament att motstå leverantörsprishöjningar, eftersom ett högre leverantörspris innebär en högre marginal i kronor och ören. Ett högre ordinarie pris ökar också möjligheterna att vid kampanjer erbjuda attraktivare extrapriser.

Vad jag här försökt peka på är att det är svårt att hitta en enskild faktor som ensam förklarar prisökningarna på livsmedel. Det är också svårt att peka ut den som "tagit hem vinsten" av de snabba prishöjningarna. LMU konstaterar i sitt betänkande att utifrån sitt utredningsmaterial kan inte några anmärkningsvärda vinstökningar i något enskilt led påvisas. Det handlar snarare om en kombination av faktorer och möjligen att kostnadsökningar accepteras som opåverkbara, vilket ger en låg effektivitetsutveckling.

När det gäller livsmedelskvalitet är de svenska reglerna och gränsvärdena för kemikalier och tillsatser ofta strängare än i andra länder. En effektiv kontroll skall se till att reglerna efterföljs. Under senare tid har däremot brister i framför allt redligheten, men även i hygien, uppdagats. Redlighet innebär att livsmedel motsvarar de krav på t.ex. sammansättning och

märkning som lagen föreskriver samt de utfästelser som i övrigt lämnats i fråga om livsmedlet. Regeringen lade nyligen fram en proposition om bättre och effektivare livsmedelskontroll. Propositionen skall behandlas av riksdagen under våren.

I propositionen föreslås också att märkningen skall bli bättre och utformas så, att den i större utsträckning än tidigare kan vara en hjälp för den vanlige konsumenten när det gäller att väga produktens kvalitet mot priset.

En annan aspekt som också rör livsmedelskvalitet är mångfalden och valfriheten. LMU konstaterade i sitt betänkande att svenska konsumenter i många fall har ett mindre varierat utbud att välja på än man har i flera andra länder. Delvis är detta en följd av att den svenska marknaden är relativt liten med få företag och i viktiga avseenden avskärmad från internationell konkurrens. Den starka fokuseringen på rabatter i form av extrapriser kan också ha hämmat produktutvecklingen och kvalitetstänkandet och gett ett mera likartat sortiment. I samma riktning kan den starka företagskoncentrationen inom livsmedelsindustrin och handeln ha verkat.

En annan aspekt beträffande livsmedelskvaliteten är avståndet mellan konsument och producent, som av många uppfattas som alltför stort. Detta är bl.a. en följd av utvecklingen mot storskalighet samt av den tidigare nämnda företagskoncentrationen, i såväl industri- och handelsleden, som försvårar för lokala och regionala producenter att nå fram till konsumenten. Genom att matvarorna passerar många olika led innan de når konsumenterna blir avståndet konsument-producent också för stort i den bemärkelsen att signaler bakåt i kedjan från konsumenterna har svårt att nå fram. Även regleringarna bidrar till att sudda ut dessa marknadssignaler.

Den nyligen tillsatta konkurrensutredningen, vilken jag återkommer till senare, kommer att särskilt studera konkurrenssituationen inom livsmedelssektorn.

Jag vill också nämna att jag själv redan i fjol bjöd in handelns representanter till diskussioner om bl.a. livsmedlens kvalitet och deras inställning till lokalt och regionalt producerade livsmedel. Handeln gjorde vid dessa möten en del utfästelser, som kommer att följas upp nästa vecka vid ett uppföljningsmöte, där handeln får redovisa vidtagna åtgärder.

Vad gäller frågan huruvida målen för den svenska jordbrukspolitiken har uppfyllts kan jag nämna att man redogjorde utförligt för detta i regeringens proposition i höstas om vissa ekonomisk-politiska åtgärder m.m. (1988/89:47). Jag vill ändå försöka ge ett kort svar på denna fråga.

Det livsmedelspolitiska beslutet år 1985 kan sägas innehålla fem mål: ett beredskapsmål, ett konsumentmål, ett inkomstsmål, ett regionalpolitiskt mål och ett miljö- och resursmål.

Beredskapsmålet är volymmässigt mer än väl uppnått mot bakgrund av de kostsamma överskott som finns för flertalet varor. Såväl i 1983 års livsmedelskommitté som i den i fjol publicerade FOA-rapporten ansåg man att åkerarealen från beredskapssynpunkt kan vara mindre än dagens 2.9 miljoner ha åker.

Konsumentmålet, om konsumenternas tillgång till livsmedel av god kvalitet till rimliga priser, har jag tidigare i mitt svar redan behandlat. Som framgått är detta mål inte tillfredsställande uppnått.

Det är enligt jordbruksnämnden inte möjligt att fastställa om inkomst målet uppnåtts. Detta beror bl.a. på att jordbrukarnas inkomster till ca 70 % härrör från andra källor än jordbruket, vilket gör det svårt att påverka inkomsten med hjälp av prisstödet. Det kan dock konstateras att inkomsten är tillräckligt stor för att stimulera fram en produktion som överstiger konsumtionen.

När det gäller det regionalpolitiska målet visar beräkningar gjorda av jordbruksnämnden att det generella prisstödet till ca 90 % hamnar i södra och mellersta Sverige. Detta prisstöd tillfredsställer således ej det regionalpolitiska målet.

Inte heller när det gäller miljömålet är prisstödet gynnsamt. Eftersom det nuvarande stödet betalas via priserna skapas incitament för jordbrukarna att öka intensiteten i produktionen. Därmed blir insatser med handelsgödsel och bekämpningsmedel lönsamma, vilket inverkar negativt på miljön. Vissa riktade åtgärder har redan vidtagits. Sedan år 1984 tas en miljöavgift ut på handelsgödsel och bekämpningsmedel. I fjol antog också riksdagen regeringens proposition om miljöförbättrande åtgärder i jordbruket.

Sammanfattningsvis kan man säga att graden av måluppfyllelse inte är tillfredsställande. Till stor del beror detta på att vi i stort sett har endast ett medel, nämligen prisstödet, för att uppnå flera av målen.

För att dämpa inflationen och för att dämpa den fortsatta prisökningen på livsmedel har regeringen redan beslutat om att se över ett antal av de faktorer som jag nämnt.

Som aviserades i regeringens proposition om vissa ekonomisk-politiska åtgärder m.m. (1988/89:47) har regeringen tillkallat en parlamentarisk arbetsgrupp med uppgift dels att utvärdera 1985 års livsmedelspolitiska beslut, dels att utforma förslag till en ny livsmedelspolitik.

Den första utgångspunkten för arbetsgruppen är ett sänkt gränsskydd. Någon ensidig svensk neddragning är dock inte aktuell, utan en förutsättning är att andra länder visar prov på samma ansträngningar.

En andra utgångspunkt är att de interna regleringarna minskas i omfattning och i vissa fall avskaffas.

Den tredje utgångspunkten är att utveckla nya och mer direkta medel för att uppnå framför allt de beredskapsmässiga, regionalpolitiska och miljömässiga målen.

Vidare har regeringen nyligen tillsatt en utredning om förbättrad konkurrenspolitik. Livsmedelssektorn är i denna utredning en av tre sektorer som särskilt skall uppmärksammas. Ett syfte med båda dessa viktiga utredningar är att utforma förslag till hur inflationen kan dämpas. De kraftiga matprisökningarna har otvetydigt påverkat inflationsutvecklingen. Det är därför viktigt att vi nu från olika politikområden försöker minska inflationen. I den ena av utredningarna är därför jordbrukspolitiken i fokus, i den andra konkurrenspolitiken.

**Anf. 56 MAJ-INGER KLINGVALL (s):**

Herr talman! Först vill jag tacka jordbruksministern för det mycket utförliga svaret. Det andas öppenhet och uppbrott – man skall bort från en politik och ett system som överlevt sig självt.

Bakgrunden till min interpellation är den verklighet som många barnfamiljer befinner sig i, med ständigt ökande matpriser kopplat till upplevelsen att maten smakar sämre.

Bröd och arbete! utropade arbetarrörelsens pionjärer. Men nu handlar det inte om kampen för brödet på samma nakna sätt som på den tiden utan om god, välsmakande färsk mat till rimliga priser.

Maten är så mycket mer än bränsle för vår kropp. Maten står för upplevelser inte bara av smak, lukt och synintryck utan också av glädje och gemenskap med andra. Bra mat och goda kostvanor ger bättre hälsa och ett längre liv. Det handlar om livskvalitet.

För den vanliga konsumenten – t.ex. för mamman som står i affären med en kyckling i sin hand och undrar om kycklingen också smakar fisk – ter sig jordbrukspolitiken antagligen som en snårskog: gränsskydd, avsättningsgaranti, inkomstmål och spannmålsöverskott. Begreppen haglar över dem som börjar tränga in i snårskogen.

Men självfallet hänger allt detta ihop. Jordbrukspolitiken med dess allt överskuggande medel – prisstödet – styr utbudet av livsmedel och priset på livsmedel.

Det stigande intresset för jordbrukspolitiken är glädjande. Det är särskilt kvinnorna som engagerar sig, vilket inte är så konstigt. I de flesta hushåll är det ju fortfarande kvinnorna som står för maten och som försöker få pengarna att räcka till.

Det vi kvinnor vill ställa fram på bordet är mat som ser aptitlig ut, som smakar gott, som inte innehåller rester av bekämpningsmedel eller andra miljögifter, som inte har fått extra färg och konserveringsmedel i förädlingsledet och som inte har transporterats 50 mil i onödan för att slutligen hamna i det egna köket.

Det finns ytterligare en aspekt på maten. Det gäller då det begränsade utbudet i våra butiker.

Många barn och ungdomar tror att det bara finns två sorters äpplen – röda och gröna. Men jag kan i mitt minne framkalla smaken av ett nästan genomskinligt Transparentäpple eller känslan av att sätta tänderna i ett knalligt Åkerö eller ett mjukt Gravensteiner. Sådana upplevelser, smaker eller minnen av smaker, måste vi låta våra barn och barnbarn få del av. Mat är inte bara att bli mätt.

Vi i det socialdemokratiska kvinnoförbundet ägnade en stor del av vår senaste kongress åt diskussioner om mat och miljö. Vi har nu stora förhoppningar med anledning av de initiativ som regeringen har tagit. Vi behöver en ny livsmedelspolitik.

När det gäller jordbruksministrarnas svar på min första fråga om vem som tar hem vinsten av de allt högre matpriserna blir totalintrycket att hela regleringssystemet med avsättningsgarantier, prisreglering osv. klart motverkar jordbrukspolitikens fem övergripande mål – med undantag av beredskapsmålet, som vi klarar med råge. Den stela prisbildningen blir ännu stelare genom ägarkoncentrationen inom livsmedelsindustrin och blockbildningen i grossist- och detaljleden.

Statistik över prisökningarna under 80-talet visar att livsmedelspriserna genomsnittligt ökat med 91 % i Sverige, men av dessa har de prisreglerade

livsmedlens priser ökat med nära nog 100 % och de oreglerade med 76 %.

Även när det gäller frågan om livsmedelskvalitet blir effekten densamma. *Kommunikationen mellan konsument och producent fungerar inte tillfredsställande, på grund av regleringssystemets okänslighet. Avstånden både bildligt och rent geografiskt är för stora. Signalerna om vad konsumenterna önskar, vad som är bra, vad som är dåligt, når inte producenterna.*

Jordbruksministern är i sin sammanfattning helt på det klara med att måluppfyllelsen inte är tillfredsställande på grund av prisstödet konstruktion. Det viktiga blir naturligtvis att hitta nya och bättre medel, men då är jordbruksministern inte lika klar. Jag kan förstå oklarheten, eftersom det i dagsläget finns en utredning som arbetar med detta.

Jag vill ändå be jordbruksministern utveckla sin syn på tänkbara medel för framtiden. För det första talade han i svaret om nya och mer direkta medel för att i första hand uppnå beredskapsmålet, miljömålet och det regionalpolitiska målet. Hur kan det komma att se ut konkret? För det andra: Vilka för- och nackdelar är förknippade med att minska eller ta bort de interna regleringarna?

**Anf. 57 INGEGERD SAHLSTRÖM (s):**

Herr talman! En av frågorna i interpellationen löd: Hur kan kvaliteten på livsmedlen förbättras samtidigt som kostnaden blir rimlig?

Detta är en mycket viktig fråga för många. För att nå bättre kvalitet på livsmedel krävde vi i det socialdemokratiska kvinnoförbundet, så som Maj-Inger Klingvall sade tidigare, 1987 i ett miljöpolitiskt program att bl.a. jordbruket och livsmedelsindustrin skulle använda produktionsmetoder och teknik som tar hänsyn till matens kvalitet och näringsinnehåll.

De svenska kvinnorna reagerar i dag mot de dåliga råvarorna och de höjda priserna. "Kvinnorna", säger jag, men det är naturligtvis också män som reagerar. Men det är fortfarande kvinnorna som i de allra flesta hemmen ansvarar för familjens måltider när det gäller planering, inköp och tillagning. När jag läser svaret på interpellationen upptäckte jag att kvinnorna också till viss del fick ta ansvaret för att matpriserna hade höjts. Det står i svaret att den ökade förvärvsfrekvensen bland kvinnor skulle vara en av anledningarna till att matpriserna hade höjts, och det är litet svårsmält. Jag skulle vilja fråga jordbruksministern vad han menar med detta svar.

Visst finns det många familjer som i dag betalar för ökad service genom att använda hel- och halvfabrikat. Det skall man naturligtvis kunna göra om man vill välja det, men nog bör det också finnas bra och hälsosamma basvaror till rimligt pris för alla dem som vill ha det. Det är många som vill ha det, vare sig de arbetar borta eller hemma.

Allt fler oroar sig över hur våra livsmedel behandlas. Man frågar sig vad vi egentligen äter och vad vi betalar för. Stordrift och hög ekonomisk avkastning dominerar både inom jordbruket och inom själva livsmedelsproduktionen.

Många vill också köpa alternativt odlade produkter för att på så sätt höja sin livsmedelskvalitet. Vilket stöd kan de få som väljer att odla alternativt, och hur skall de alternativa produkterna kunna försälgas till rimliga priser?

Maten har blivit dyrare, inte genom kvinnorna utan bl.a. genom långa

transporter och dyra förpackningar, men man kan knappast påstå att maten har blivit bättre. Vi luras av tillsatser av konserveringsmedel och smak- och färgämnen. Visserligen har vi i Sverige, som det står i interpellationssvaret, gränsvärden och regler som är strängare än i många andra länder, men detta har inte hindrat att våra matvaror har förlorat i färskhet, i smak och i doft.

Det är viktigt att stärka livsmedelskvaliteten och att påverka utvecklingen till bättre och hälsosammare livsmedel. Vad är då livsmedelskvalitet? Vissa egenskaper kan mätas direkt, och statistik kan visas, men är det de rätta egenskaperna som mäts och granskas? Skall ytterligare saker mätas? Skulle egenskaper som smak, utseende, färskhet, osv. kunna få ingå i det som vi kallar för kvalitetsbegrepp när det gäller livsmedel?

Jag skulle vilja ställa frågan: Hur definierar jordbruksministern begreppet livsmedelskvalitet?

Vid det möte som jag förstår skall hållas i nästa vecka mellan jordbruksministern och representanter för handeln hoppas jag att jordbruksministern vill framhålla våra krav på bättre livsmedelskvalitet, just med de egenskaper som vi har nämnt, dvs. smak, färskhet, doft, osv., så att konsumentmålet gällande tillgång till livsmedel av god kvalitet till rimliga priser så snart som möjligt kan uppnås.

**Anf. 58 KRISTINA SVENSSON (s):**

Herr talman! I vilken utsträckning har målen för jordbrukspolitiken uppnåtts, frågar interpellanten Maj-Inger Klingvall. Jag vill då anknyta till det regionalpolitiska målet. Jordbruksministern svarar att 90 % av det generella prisstödet hamnar i södra och mellersta Sverige, enligt beräkningar gjorda av jordbruksnämnden. Det är alltså bara 10 % som går till skogslänen.

Enligt riksdagens livsmedelspolitiska beslut 1985 skall animalieproduktionen inom stödområdet behållas på 1984 års volym, men produktionen har i stället minskat. När det gäller åkerarealen har den under tioårsperioden 1977–1987 minskat i hela landet, och minskningen har varit störst inom stödområdet, med 5 %, att jämföra med 3 % minskning för hela landet.

Studerar man hur kombinationen jordbruk–skog bruk har förändrats under samma tioårsperiod, finner man att minskningen har varit 16 % inom stödområdet. Det är särskilt uppseendeväckande, eftersom kombinationen jord–skog anses vara särskilt passande i norra Sverige.

Antalet brukningsenheter har under denna tioårsperiod minskat med 20 % i Norrland och i skogsbygderna i Götaland och Svealand.

Mjolkproduktionen har slutligen minskat med 13 % i stödområdet, och det är nästan lika mycket som i landet som helhet. Med hänsyn tagen till 1985 års riksdagsbeslut borde minskningen vara betydligt lägre:

Dessa siffror som belyser åkerareal, antalet brukningsenheter och mjölkproduktionen visar med all tänkbar tydlighet att det finns anledning att hysa oro med tanke på jordbrukets framtid i skogslänen.

För att kunna upprätthålla det regionalpolitiska målet måste vi utveckla nya och mer direkta medel, säger Mats Hellström. Då vill jag fråga jordbruksministern: Kommer Norrlandsstödet fortsättningsvis att utökas? Kommer jordbruksministern att föreslå förändringar av stödområdesgrän-

serna? Vilka åtgärder planerar statsrådet att vidta när tvåprissystemet för mjölkproduktionen avskaffas, för att säkra produktionsvolymen av mjölk i norra Sverige? Hur ställer sig jordbruksministern till ett förslag om produktionsbaserat statarstöd för att underlätta generationsväxling och nyetabletering inom lantbruket i norra Sverige?

De här frågorna är av vital betydelse för att ett aktivt jordbruk skall kunna utvecklas och leva vidare i skogslänen. Bönderna i skogslänen är enligt min mening beredda att ta sitt ansvar för att utveckla jordbruksnäringen. Jag kan peka på hur man t.ex. i Värmland, i Omställning 90, under förra året lade dubbelt så stor areal i träda som de planerade 8 000 hektaren. I skogslänen har vi också genomfört ett jordbruk i ekologisk balans. Det är något som eftersträvas i hela landet.

Vi som bor i skogslänen ser hur skogen kryper allt längre ner i dalgångarna och förmörkar landskapsbilden. Det öppna och varierade landskapet minskar till ytan. Vi som bor i skogslänen vill ha ett lönsamt jordbruk som producerar bra mat, som ger förutsättningar för människor att bo på landsbygden, vilket ger ett befolkningsunderlag för service av olika slag. Vi vill ha ett landskap där ögat och själen stimuleras av växlande bilder, av åker och äng, av bebyggelse, av sjö och skog.

**Anf. 59** Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Först vill jag säga att Kristina Svenssons senaste frågor ligger litet utanför själva interpellationen, som inte tog upp dem specifikt, även om frågan om måluppfyllelsen ställdes rent allmänt.

På de specifika frågorna om Norrlandsjordbruksstödet är mitt svar att mitt departement just i dessa dagar skriver på en proposition om jordbruksprisstödet i Norrland. Det är en översikt som skall göras vart tredje år. Vi har nyss fått in jordbruksnämndens bedömningar och remissyttrandena över dem. Kristina Svensson får alltså svar på sina frågor när vi lämnar vår proposition, vilket blir i slutet av den här månaden. Regeringen arbetar just med propositionen.

Låt mig säga att det naturligtvis är mycket viktigt ur regionalpolitisk synpunkt att vi gör vad vi kan för att minska den negativa utvecklingen i Norrland. Nu skall man inte framställa något som enbart negativt. Det vore direkt fel. Det finns förutsättningar i hela Norrland för produktion som vi tyvärr saknar söderut, nämligen livsmedel som uppfyller just några av de krav som Ingegerd Sahlström nämnde. Det är mat som innehåller mindre av bekämpningsmedel, mindre av giftämnen över huvud taget än vad som är fallet söderut, där man använder mer bekämpningsmedel och liknande. Det finns solperioder som gör att produktionen i delar av Norrland kan vara minst lika attraktiv som den söderut. Ser man de olika måtten för åkerareal, brukningsenheter och produktionsnivå sammantaget för slättbygder, mellanbygder, skogsbygder och Norrland är det ändå ingen avgörande skillnad. Det förekommer en minskning, men Norrland skiljer inte ut sig dramatiskt från de andra delarna av landet. Detta får vi naturligtvis återkomma till när regeringen lägger fram sin proposition.

Till Ingegerd Sahlström vill jag säga att det inte står i svaret och att det förvisso inte var min avsikt att säga att kvinnornas inträde på arbetsmarkna-

den, med den allt högre förvärvsfrekvensen, har ökat matpriserna. Däremot står det alldeles korrekt i svaret – som svar på frågan om hur det är med jordbrukets andel av de totala matpriserna – att jordbrukets andel av de totala matpriserna har sjunkit relativt sett under 70- och 80-talen. Ett skäl till att förädlingsdelen av matkronan i dag är tyngre än den var på 60-talet är just den ökade förvärvsfrekvensen i samhället. Vi äter mer förädlad mat i dag, som vi köper i butik, än vi gjorde tidigare. Därför tar naturligtvis förädlingsleden en större del i dag än de gjorde förr. Det är ostridigt. Det är alltså bara andelen av matkronan som jag talar om i det svar som jag har avgivit här i riksdagen.

Jag tycker att de faktorer som Ingegerd Sahlström nämner som de hon tycker är de viktiga när man skall definiera livsmedelskvalitet är utmärkta. Det är också ungefär de faktorer som jag brukar framhålla när jag möter handeln i olika sammanhang. Jag kan också lägga till att det skall finnas valfrihet. Det nämndes av någon av talarna att det inte är bra om barn får växa upp och tro att det bara finns två sorters äpplen. Jag tror att det var Maj-Inger Klingvall som nämnde det. Det är inte heller bra om barn tror att det bara finns två sorters potatis, en kokpotatis och en bakpotatis. Men tyvärr är urvalet i många affärer så begränsat att detta är vad man ser. Jag vill alltså till den uppräknings av viktiga faktorer som Ingegerd Sahlström gjorde också lägga ett utbud som ger valfrihet, att konsumenten har möjlighet att välja även i affären.

Just frågorna om att alternativt odlad mat skall finnas med i valfriheten tillhör det som överläggningarna med handeln i högsta grad har handlat om. Tyvärr har denna fråga inneburit något av ett moment 22. Många bönder säger: Jag skulle vilja bli alternativodlare, men jag törs inte lita på att jag verkligen får mina varor sålda, att de stora kedjorna bryr sig om mig. När jag talar med ICA, KF eller DAGAB säger de att de är beredda att med sina stora, effektiva distributionsapparater ta hand om den lille lokale producenten, få fram hans eller hennes produkter till de stora kedjorna och snabbköpen, under förutsättning att det finns leveranstrygghet och förstäs kvalitet. Vi säljer allt vi kan, säger de, vi får inte tillräckligt mycket. Det finns klart uttalat av kedjorna att de är beredda att ta emot mer varor. Samtidigt finns det många odlare som säger att de inte törs gå över till alternativ odling, eftersom de inte vet om det verkligen finns någon som kommer att ta hand om deras varor. Det är mycket tråkigt att dessa två led inte möts. Jag har sett som en av mina uppgifter i överläggningarna med handeln att försöka bidra till att gifta samman de stora kedjorna och deras mycket effektiva distributionsapparater – som tyvärr inte har använts så mycket – med de små producenterna. Vi har diskuterat hur man bäst skall få fram de små producenternas produkter till de stora marknaderna. Det har de stora kedjorna utfäst sig att klara. Det skall bli spännande att nästa vecka, när jag möter handeln, se hur den redovisningen ser ut som de har åstadkommit det här året.

Maj-Inger Klingvall sade att det inte är lätt för den ensamma mamman att tränga igenom snårskogen, eller hur nu uttrycket löd. Det är tyvärr inte bara den ensamma mamman som har problem, utan även OECD anser att Sverige har snårigare bestämmelser än många andra länder.

Jag beklagar att jag på grund av något tekniskt fel i min indikator har överskridit tiden och ber att få återkomma i en senare replik.

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

*Om livsmedelsproduktionen*

**Anf. 60 KRISTINA SVENSSON (s):**

Herr talman! Jag anknöt till ett av målen för jordbrukspolitiken, det regionalpolitiska målet. Vi är överens om att det inte uppfylls. Svaren kommer alltså så småningom, och det ser jag fram emot.

Jag tycker också att det är en intressant principiell diskussion som pågår just nu när det gäller jordbruksnäringen i skogslänen och som man bör lyfta fram i detta sammanhang. Det finns de som hävdar att man skall betrakta näringen som en faktor som skapar sysselsättning och håller kvar människor på landsbygden. Sedan finns det de som hävdar jordbruksnäringen som producent av livsmedel, av bra livsmedel. För min del vill jag att produktionen i sig skall ha företräde framför sysselsättningsaspekten, bl.a. av det skälet att man i skogslänen redan i dag har genomfört den omställning som vi talar om att jordbruket i stort står inför, alltså från industrijordbruk och från storskalighet till ett jordbruk i ekologisk balans. Att jag tar upp dessa två sidor av näringen beror på att det ibland hävdas att ett allmänt regionalt politiskt stöd skulle kunna ersätta Norrlandsstödet. Det tror jag vore mycket olyckligt. Det vore fel att vi i riksdagen då skulle avhända oss möjligheten att styra.

En jordbruksproduktion som ger oss färska livsmedel av hög kvalitet är en tillgång inte bara för de människor som bor i skogslänen och konsumerar dessa livsmedel utan också för många fler människor. På sikt tror jag att efterfrågan på mat som är producerad på ett bra sätt, på det sätt som nu tillämpas i skogslänen, där vi har exempel på alternativt odlad produktion osv., kommer att öka både inom landet och utom landet.

**Anf. 61 INGEGERD SAHLSTRÖM (s):**

Herr talman! Jag vill bara säga att jag är mycket nöjd med att höra att man nu kommer att ta ett initiativ när det gäller samarbetet mellan de stora livsmedelskedjorna och producenterna. Det måste innebära, om resultatet blir positivt, ett närmande mellan dessa led och att vi som är konsumenter får en bättre produkt. Vi kommer också från de långa transporter som i dag fördyrar maten för oss. Vi får dessutom ett ytterligare plus, nämligen det att kunden direkt vet vem som har producerat den vara som han eller hon köper. Jag frågade vad jordbruksministern hade för definition på livsmedelskvalitet, och jag är nu så gott som övertygad om att egenskaper som smak, doft och färskhets kommer med i fortsättningen. Det är jag tacksam för.

**Anf. 62 MAJ-INGER KLINGVALL (s):**

Herr talman! Det kändes bra att jordbruksministern nappade på mitt exempel om äpplena. Jag kan komplettera exemplet med potatisen. Det finns tre sorters potatis för barnen. Pommes frites är den tredje sorten. Jag tycker att dessa exempel är rätt talande för det bristande utbud som jag var inne på i mitt inlägg och som även jordbruksministern har med i sitt interpellationssvar.

Jag beklagar att jordbruksministern inte hann kommentera min fråga om

de nya medlen i jordbrukspolitiken. Jag skall försöka konkretisera min fråga genom att ta upp det som har belysts i FSO-rapporten Alternativ i jordbrukspolitiken. Där föreslås nämligen att prisstödet sänks och att en del av detta får betalas i form av ett direkt stöd till jordbrukarna. Då undrar jag om jordbruksministern tror att ett neutralt brukarstöd kan leda till att de nya målen för jordbrukspolitiken uppfylls, eller om det möjligen är på det sättet att produktionen behöver styras för att vi skall få bättre kvalitet på maten, miljövänliga brukningsmetoder och ett jordbruk i hela landet.

**Anf. 63** Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Låt mig säga först till Kristina Svensson att när det gäller de problem som finns i Norrlandsjordbruket – om vi nu håller oss till problemen och inte som jag gjorde i mitt tidigare inlägg också pekar på de mycket positiva förutsättningarna i vissa avseenden för en del av Norrlandsjordbruket när det gäller just matkvaliteten – så vill jag inte föregripa den diskussion som skall föras i arbetsgruppen och inte heller den proposition som vi arbetar med, men jag är inte säker på att man kan renodla problematiken på det sätt som Kristina Svensson menade, om jag förstod henne rätt, och säga att produktionen är det viktiga och att vi inte skall se till regionalpolitiken. Jag tror att de problem som innebär att unga människor inte tar över sina föräldrars gårdar eller att jordbruket i hela byar läggs ner, så att man till slut kanske får ett utälgande så att säga, ofta sammanhänger med sociala faktorer. Det är svårt att vara mjölkbonde, om man är ensam i byn och det inte finns hjälp på något sätt. Man har barn och kanske önskar semester, man vill vara ledig på somrarna som man är i andra barnfamiljer. Kanske maken eller maken har ett annat yrke någon annanstans. Det finns ett socialt tryck på många bönder, som i dag är hårt bundna hela året. Det trycket finns på många håll, men det är kanske extra starkt om man är ensam producent i byn, om avbytarsystemet inte fungerar osv. Då tror jag att man måste se lösningar också i relation till sysselsättningen i bygden, möjligheten att ha ett nätverk av människor som kan hjälpa varandra. Jag tror faktiskt att det är svårt att renodla produktionsmålet så hårt, när vi talar om att försöka lösa problem med nedläggning och med att unga människor kanske inte vill ta över sina föräldrars gårdar i glesbygden i Norrland. Men det kanske inte var det som Kristina Svensson menade. Jag tror emellertid inte att man kan göra en sådan renodling.

När det gäller frågan om de tänkbara medlen vill jag av naturliga skäl inte föregripa – och kan det inte heller – den arbetsgrupp som så vitt jag vet ännu inte har kommit in på medelsdiskussionen. Den parlamentariska gruppen befinner sig ännu i diskussionen om målpreciseringar och annat. Men det har konstaterats av den nordiska utredningen om jordbruket i Norden över huvud taget att man räknar med att jordbruksprisstödet i Sverige har så stora avbränningar att högst hälften når bonden. Frågan gäller alltså hur man kan utveckla medel som mer direkt når bonden. I debatten har då nämnts olika former av inkomststöd. Maj-Inger Klingvall var själv inne på det. Det finns förslag om arealersättningar. Det finns förslag om brukarstöd som är neutralt mellan produkter men däremot inte neutralt i produktionen utan kan öka med produktionen. Det finns förslag om olika typer av ersättningar av annat

slag med regionalpolitiskt anknytning, med miljöpolitisk anknytning. Det finns förslag om kontraktsodlingar och olika former för sådana. Jag vet att det inom EG förekommer diskussioner om inkomstförsäkringar och annat. Jag utgår ifrån att arbetsgruppen kommer att se på en lång rad av olika typer av medel. Det går alltså inte för mig att i dag svara på vad arbetsgruppen kommer fram till. Den beräknas bli klar med sitt arbete i september. Det är tänkt att det skall bli en lång, ordentlig remisstid, och regeringen lägger sedan fram en proposition på grundval av det förslaget om ungefär ett år räknat från nu.

När det sedan är fråga om nackdelar och fördelar med de interna regleringarna och vad som händer om man minskar deras omfattning eller om man avskaffar dem, så vill jag säga att kvoter ju har den nackdelen att man får en kapitalisering. Det läggs in värden i marken som gör det svårt för nytillkommande att ta över, som över huvud taget gör det svårt för den som är ny och utanför kvotssystemet att komma in i det. Det låser en kanske stel struktur och försvårar nyföretagande, försvårar för unga bönder. Avsättningsgarantier är ju en annan ganska vanlig form både i vårt land och i andra länder. Det handlar då om att bonden garanteras ett visst pris, oberoende av om det finns någon som vill köpa produkterna eller inte. Det leder, som vi vet, till en överskottssubventionering, som i sin tur urgröper böndernas inkomster, osv. Men det är inte bara det att den urgröper böndernas inkomster, vilket är illa nog – den här typen av avsättningsgarantier fjärrmar också producenten från konsumenten. Det är ändå viktigt att det finns en marknadssignal, att konsumentens efterfrågan når fram till producenten och inte suddas ut av den typen av intern reglering.

Gemensamt för de interna marknadsregleringarna är att ett av deras syften är att höja priset extra utöver det som gränsskyddet åstadkommer. Där är vi då tillbaka till den diskussion som interpellanterna här tog upp, nämligen matprisernas negativa effekter.

Skall man se till de negativa effekterna av att avskaffa eller förenkla, som vi har sagt, interna marknadsregleringar, är det självfallet att bonden har anpassat sig till en reglering, och här som vid all omställning, är det viktigt hur vi kan föra in nya medel, så att det inte blir till skada för den enskilda personen.

Tredje vice talmannen anmälde att Kristina Svensson och Ingegerd Sahlström anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Föredrogs och hänvisades

Propositionerna

1988/89:48 till trafikutskottet

1988/89:76 till lagutskottet

1988/89:92 till näringsutskottet

1988/89:101 till trafikutskottet

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

---

1988/89:115 till försvarsutskottet  
1988/89:116 till jordbruksutskottet  
1988/89:119 till konstitutionsutskottet  
1988/89:123 till socialutskottet  
1988/89:126 och 127 till skatteutskottet  
1988/89:128 till jordbruksutskottet  
1988/89:130 till socialutskottet  
1988/89:131 till konstitutionsutskottet  
1988/89:133 till näringsutskottet  
1988/89:134 till trafikutskottet  
1988/89:135 till skatteutskottet  
1988/89:136 till näringsutskottet  
1988/89:137 till skatteutskottet  
1988/89:138 till socialutskottet  
1988/89:139 till bostadsutskottet  
Skrivelsen  
1988/89:82 till socialförsäkringsutskottet

**10 §** Föredrogs och hänvisades

Förslag

1988/89:24 till konstitutionsutskottet

**11 §** Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1988/89:Sf27 och Sf28 till socialförsäkringsutskottet

**12 §** Föredrogs men bordlades åter

Finansutskottets betänkanden 1988/89:FiU14–FiU19

Skatteutskottets betänkanden 1988/89:SkU22 och SkU23

Försvarsutskottets betänkande 1988/89:FöU12

Utbildningsutskottets betänkande 1988/89:UbU9

Näringsutskottets betänkande 1988/89:NU16

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden 1988/89:AU11 och AU12

**13 §** Anmälades och bordlades

Motionerna

med anledning av prop. 1988/89:114 om allmänna helgdagar

1988/89:K12 av Gunhild Bolander (c)

1988/89:K13 av Anders Björck m.fl. (m)

1988/89:K14 av Anna Wohlin-Andersson (c)

med anledning av prop. 1988/89:120 om dubbelbeskattningsavtal mellan  
Sverige och Thailand

1988/89:Sk46 av Bo Lundgren m.fl. (m)

14 § Anmäldes och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkande

1988/89:KU25 Vissa sekretessfrågor rörande skyddet för enskilda personliga förhållanden m.m.

Skatteutskottets betänkande

1988/89:SkU21 Sjöfartsbeskattning

Justitieutskottets betänkanden

1988/89:JuU13 Förverkande vid skadegörelse

1988/89:JuU16 Underrättelseskyldighet m.m. när utlåningar är berövade friheten

Lagutskottets betänkanden

1988/89:LU22 Äktenskapsrättsliga frågor

1988/89:LU23 Skadeståndsansvaret vid kärnkraftsolyckor

1988/89:LU24 Inteckning av bostadsrätt

1988/89:LU25 Vissa skadeståndsfrågor

1988/89:LU26 Fotografers rättigheter

Kulturutskottets betänkanden

1988/89:KrU13 Anslag till idrott

1988/89:KrU14 Anslag till turism och rekreation

Trafikutskottets betänkanden

1988/89:TU11 Transportrådet, transportstöd m.m.

1988/89:TU12 Sjöfart

1988/89:TU13 Trafiksäkerhet

1988/89:TU14 Transportforskning

## 15 § Meddelande om interpellation

Meddelades att följande interpellation framställdes

*den 4 april*

**1988/89:186** av *Annika Ahnberg* (vpk) till miljö- och energiministern om skärpta miljökrav på färjetrafik:

Vårt land förbinds med grannländerna bl.a. genom en omfattande färjetrafik. Färjorna släpper ut avgaser i luften och kyl- och avloppsvatten i haven.

Avgaserna innehåller en mängd ämnen, koldioxid, svaveldioxid, kolväten, tungmetaller och stoft, varav många bidrar till att skapa allvarliga miljöproblem. En hel del av dessa utsläpp kan undvikas om hårdare krav ställs på färjetrafiken, t.ex. när det gäller tillåten svavelhalt i oljan.

För att bekämpa mussellarver och andra organismer som sätter sig i och

Prot. 1988/89:89

4 april 1989

*Meddelande om interpellation*

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

*Meddelande om frågor*

täpper till kylvattenledningar och värmeväxlare används starka miljögifter. Dessa innebär en fara för ekosystemen i haven.

För enskilda kommuner är det mycket svårt att hantera dessa problem. Olika regler i olika kommuner kan leda till att färjeföretagen spelar ut kommunerna mot varandra. Därför är det nödvändigt att restriktionerna blir lika för alla inblandade parter.

Det behövs alltså en skärpning av lagstiftningen. Våra hav är svårt förorenade. Det behövs snabba förbättringar.

Jag vill därför fråga miljö- och energiministern:

Vad tänker regeringen göra för att minska färjetrafikens utsläpp i luft och vatten?

### **16 § Meddelande om frågor**

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 4 april*

**1988/89:554** av *Hugo Hegeland* (m) till kommunikationsministern om åtgärder för att förhindra oljekatastrofer till havs:

För varje dag som går ökar riskerna för att fler oljekatastrofer likt den i Alaska inträffar. Hundratals skrotfärdiga oljetankrar trafikerar nämligen världshaven. Internationella regler och kontrollorgan saknas. Alla kuststater har dock intresse av att det blir någon ordning på eländet.

Med anledning härav vill jag ställa följande fråga:

Är regeringen beredd att ta initiativet till en internationell konferens där man eftersträvar en lösning på nämnda högst otillfredsställande situation?

**1988/89:555** av *Margareta Persson* (s) till utbildningsministern om skyldigheten för hyresgäster att betala kostnaderna för installation av kabel-TV:

En man som inte vill ha kabel-TV kan nu vräkas från sin lägenhet efter ett utslag av högsta domstolen. Mannen har ingen TV och har därför inte betalat den extra avgiften på 30 kr. i månaden som hyresgästerna skall betala för kabel-TV.

En kvinna som inte ville ha kabel-TV vägrade också att betala avgiften men satte in samma summa på ett konto hos länsstyrelsen. Efter ett utslag i hovrätten får nu hyresvärderna pengarna. Konsumentverket är en instans som är upprörd över de här utfallen.

Med anledning av detta vill jag fråga statsrådet Bengt Göransson följande:

Kommer statsrådet att ta initiativ till en lagändring, så att hyresgäster i framtiden inte skall kunna åläggas att betala för kabel-TV som de inte vill ha?

**1988/89:556** av *Inger Schörling* (mp) till miljö- och energiministern om företagens miljöinvesteringar:

Prot. 1988/89:89  
4 april 1989

I investeringsfonderna – uppbyggda av företagens vinster – finns över 18 miljarder kronor insatta på riksbanken.

Sedan november 1987 är det möjligt att ta ut pengar till miljöinvesteringar som "väsentligt förbättrar den yttre miljön".

Endast 400 miljoner har betalats ut till miljöinvesteringar under 1988, trots att det sannerligen inte är brist på angelägna investeringsobjekt.

Vad beror det på att intresset är så svalt, och har det från regeringens sida gjorts något för att få industrin att använda fondpengar till miljöinvesteringar?

*Meddelande om frågor*

**1988/89:557** av *Annika Åhnberg* (vpk) till arbetsmarknadsministern om gränsvärden för styrenhalt i luft:

I en unik undersökning, gjord vid yrkesmedicinska fakulteten i Linköping, har visats att styrenexponering gett upphov till arbetsskador fastän styrenhalten i luften legat under halva det tillåtna gränsvärdet.

Eftersom fabriken där de undersökta arbetade lades ned, kunde man göra en ny undersökning långt efter det att exponeringen upphört. Symptomen – bl.a. balansrubbnings, onormal trötthet och huvudvärk – började avta först tre till sex månader efter det att exponeringen upphört.

Dessa undersökningsresultat är mycket allvarliga och borde redan ha lett till åtgärder i form av skärpta föreskrifter och kraftigt sänkta gränsvärden för styrenhalter i luft.

Jag vill därför fråga arbetsmarknadsministern:

Kommer arbetsmarknadsministern att ta initiativ i syfte att åstadkomma sänkta gränsvärden för styrenhalter i luft?

**1988/89:558** av *Gudrun Schyman* (vpk) till försvarsministern om försvarets kreditkortsavtal med visst oljeföretag:

I Svenska Dagbladet den 30 mars kunde man läsa att det svenska försvaret tecknat ett avtal med Shell, som innebär att försvarets samtliga person- och lastbilar förses med ett kreditkort som gäller hos Shell. Shell är utsatt för internationella och svenska bojkottaktioner, eftersom bolaget förser Sydafrika med olja.

– Det här var en upphandling i konkurrens. Shell lämnade det bästa anbudet, uppger man på försvarets materielverk.

Samma dag kunde man på s. 3 i Aftonbladet läsa i en artikel signerad av Sveriges statsminister:

– Vi ska fortsätta att verka för sanktioner mot Sydafrika. Det gäller FN-sanktioner, som är mest effektiva. Men det gäller också att försöka få många andra länder att göra som vi och på egen hand förbjuda all handel med Sydafrika.

– Vi ska driva en aktiv Sydafrikapolitik ända tills apartheid undanröjts. Strider inte FMV:s agerande mot riksdagens beslut att förbjuda all handel med Sydafrika?

Min fråga är:

Är försvarsministern beredd att vidta några åtgärder för att upphäva FMV:s beslut?

**1988/89:559** av *Jan Strömdahl* (vpk) till justitieministern om skyldigheten för hyresgäster att betala kostnaderna för installation av kabel-TV:

På senare tid har ett stort antal fall behandlats där enskilda hyresgäster och bostadsrättsinnehavare velat slippa kostnad för och installation av ledning för mottagning av satellitsända TV-program.

I en dom har högsta domstolen slagit fast att hyresgäst som vägrat betala kabel-TV-tillägg kan vråkas. När det gäller telefoninstallation – erkänd nyttighet – avgör varje hyresgäst/bostadsrättsinnehavare om anslutning och abonnemang. Ingen kan vråkas för att man vill slippa telefon eller vägrar betala telefonräkningen.

Jag vill därför fråga justitieministern:

Är justitieministern beredd att föreslå sådana lagändringar att kabel-TV-installation jämställs med telefoninstallation vad gäller hyreslag/bostadsrättslagstiftning och individuell anslutning?

**1988/89:560** av *Maria Leissner* (fp) till statsrådet Maj-Lis Lööw om vissa åtgärder för att minska antalet asylsökande till Arlanda:

Av uttalanden som Arlandapolisen gjort i massmedia framgår att polisen kontaktar flygbolag för att tillhålla dessa att sluta transportera asylsökande till Arlanda. Eftersom detta förfarande inte synes vara förenligt med Genèvekonventionen och de svenska riktlinjerna för flyktingpolitiken, vill jag fråga invandrarministern om det påtalade förfaringssättet föranleder regeringen att vidta några åtgärder.

**1988/89:561** av *Siw Persson* (fp) till miljö- och energiministern om den planerade utbyggnaden av kraftstationen Klippen i Umeälven:

Regeringen har sagt ja till Vattenfalls omstridda utbyggnad av kraftstationen Klippen i Umeälven. Därmed går regeringen emot bl.a. naturvårdsverket och Älvräddarna som bestämt motsatt sig kraftverksbygget.

En utbyggnad av kraftstationen Klippen får svåra konsekvenser för naturen, och fisket och deltalandskapet nere i Hemavan påverkas negativt. Folkpartiet har kraftigt protesterat mot Klippenprojektet. Folkpartiregeringen sade 1979 av miljöskäl nej till utbyggnad av Klippen.

Nu vill jag fråga miljöminister Birgitta Dahl:

Vilka miljöpolitiska överväganden ligger bakom regeringens beslut att säga ja till utbyggnad av Klippen?

**1988/89:562** av *Marianne Andersson* (c) till utbildningsministern om fördelningen av resurser mellan gamla och nya folkhögskolor:

Eftersom de nya folkhögskolor som efter riksdagsbeslut startats de senaste åren inte tilldelats egna nya resurser, måste de "gamla" folkhögskolorna dela

med sig av sina elevveckor för att de nya skall komma upp till en rimlig nivå på 4 000 elevveckor. Det mest orimliga i detta system är att även de "gamla", t.ex. Dalslands folkhögskola, som inte når upp till 4 000 elevveckor, får avstå ytterligare för att de nya skall nå rekommenderad nivå.

Är det rimligt att gamla folkhögskolor med färre elevveckor än 4 000 skall avstå ytterligare för att de nya skall nå upp till 4 000 elevveckor? Om inte, skall de undantas från nedskärningen?

**1988/89:563** av *Karl-Gösta Svenson* (m) till industriministern om Karlskronavarvet:

I en frågedebatt med undertecknad uttalade industriministern att Celsius styrelse inte skulle fatta något bindande beslut angående Karlskronavarvet vid sitt sammanträde den 28–29 mars.

Styrelsen för Celsius fattade emellertid vid detta sammanträde avgörande beslut angående Karlskronavarvets framtid. Industriministern har i anslutning till detta beslut uttalat att det av Celsius styrelse fattade beslutet är ett bra beslut.

Det är märkligt att industriministern förmedlar dubbla budskap. Det är också märkligt att industriministern på detta sätt inte tar sitt och regeringens ägaransvar, utan låter styrelsen för Celsius avgöra denna viktiga fråga som är så intimt förknippad med vår försvarspolitik.

Vilka åtgärder avser regeringen att, som företrädare för staten i egenskap av ägare till Celsius, vidta med anledning av Celsius beslut den 29 mars?

17 § Kammaren åtskildes kl. 19.04.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Gunborg Apelgren*