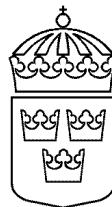


Riksdagens protokoll 1994/95:37

Onsdagen den 7 december

Protokoll
1994/95:37



Kl. 9.00 – 14.22

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 1 december.

2 § Meddelande om svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 1994/95:27

Till riksdagen

Beträffande interpellation 1994/95:27 av Sten Andersson (m), Totalisatorskatten, får jag meddela att jag inte kan besvara denna inom föreskrivna fyra veckor.

Skälet härtill är att vi inte funnit någon debattdag som passar interpellanten och mig på grund av bl.a. utrikes tjänsteresor.

Jag kommer att besvara interpellationen den 19 januari 1995.

Stockholm den 29 november 1994

Göran Persson

Interpellation 1994/95:35

Till riksdagen

Beträffande interpellation 1994/95:35 av Ragnhild Pohanka, Uppehållstillstånd p.g.a. familjeanknytning, får jag meddela att jag inte kan besvara denna inom föreskrivna fyra veckor.

Skälet härtill är hög arbetsbelastning.

Jag återkommer med besked när interpellationen kan besvaras.

Stockholm den 29 november 1994

Leif Blomberg

Prot. 1994/95:37
7 december

3 § Hänvisning av ärende till utskott

Föredrogs och hänvisades
Motion
1994/95:UU25 till utrikesutskottet

Meddelande om samlad votering

Talmannen meddelade att samtliga ärenden skulle avgöras efter avslutad debatt.

Öresundsbron

4 § Öresundsbron

Föredrogs
Trafikutskottets betänkande 1994/95:TU2
Öresundsbron (prop. 1992/93:100 delvis)

Anf. 1 OLOF JOHANSSON (c):

Fru talman! Detta ärende är en gammal bekantskap – om jag får uttrycka mig så. Även talarlistan är i någon mån bekant. Där finns de som kämpar på barrikaderna mot bron. Däremot finns det, såvitt jag kan se redan från början, bara en förskrämd anhängare.

Detta ärende har inte varit en av de frågor där brobyggarna har velat stå på barrikaderna. Under min tidigare tillvaro som miljöminister har jag vid åtskilliga tillfällen i kammaren noterat att jag nästan alltid får medhåll i denna fråga. Men så är det inte överallt, t.ex. i en del regeringar som har haft att hantera denna fråga.

Låt mig först ta upp några grundläggande värderingar. Först och främst är den tilltänkta bron i den utformning den har fått miljöfarlig för Öresund och Östersjön.

Det är klart att det går att göra olika bedömningar i en sådan fråga. Jag är medveten om det. Men det finns ingen möjlighet att göra olika bedömningar om hur plågat och känsligt Östersjön är som innanhav. I så fall måste man vara blind och inte ha upptäckt vad som händer runt Östersjöns långa kust. Det är fråga om syresättningen, föroreningar som släpps ut och livet i innanhavet. Östersjön är beroende av att med jämna mellanrum få ordentlig tillförsel utifrån av salt och syre för att kunna leva vidare. Flora och fauna fungerar med smala marginaler.

Vi kan konstatera att detta inte är något litet projekt utan är ett stort projekt. För säkerhets skull har de som vill ha bron valt att placera den där Öresund är som bredast – ungefär 16 km brett. Det betyder i sin tur att bron blir dyr, och det är detta som trafikutskottets betänkande nr 2 i första hand handlar om.

Jag är fullt medveten om att det finns ett miljöprövningsbeslut. Det fattades av den tidigare icke-socialistiska regeringen utan Centerpartiets medverkan. Då kan vän av ordning fråga sig varför ärendet skall diskuteras så här efteråt. Här finns det verkligen en skyldighet att rea-

gera på det faktum att bron inte är byggd. Tillstånd som ges behöver inte utnyttjas, om det finns starka skäl däremot. Här finns det starka skäl. Tillståndsbeslut i ett miljöprövningsärende måste inte med absolut nödvändighet leda till att ett projekt förverkligas – även om tillståndsbeslutet är positivt.

I betänkandet behandlas förslag om subsidier, dvs. avvikelser från det normala ekonomiska ansvarstagandet. Det handlar om kapitaltäckningsgaranti till Svedab. Det handlar om de ekonomiska konsekvenserna i allmänhet, dvs. de statliga garantier som finns i projektet så att ingen skall behöva bära ansvaret för de konkreta riskerna för projektet oavsett kostnaderna. Det är naturligtvis detta som är något av huvudfrågan i dagsläget.

Jag har med stort intresse tagit del av utskottsbetänkandet. Jag måste tyvärr konstatera att sällan har jag sett så mycket förutfattade meningar som avskrivs med hänvisning till ett avtal som träffades 1991.

Utskottsmajoriteten för ingen argumentation. Attityden i betänkandet är: "Här är beslutet fattat. Vad är det ni bråkar om?" Betänkandet tillför inget i sak. Här är det den gamla devisen som gäller: "Här diskuterar vi inte. Här voterar vi." Det är synd. Beslutet innebär att efter hand som projektet förverkligas kommer många att få kalla fötter – om det förverkligas.

Ekonomi är mycket ofullständigt utredd. De senaste dagarna har det kommit ytterligare bevis på detta. För dem i kammaren som inte är helt uppdaterade vill jag nämna att den danska ekonomiministern i ett tidigt skede har avsat sig det ekonomiska ansvaret för projektet. Det är rätt ovanligt – för att uttrycka det hela försiktigt – att en regeringsledamot säger att han inte kan ta ansvar för något när han sitter i den ansvariga regeringen.

Den danska ekonomiministern var naturligtvis i förväg informerad om den mycket hårda kritik som skulle komma mot det sätt som projektet har behandlats på i tidigare skeden. Jag antar att detta var situationen. I slutet av förra veckan kom det danska riksrevisionsverkets mycket ampri skrivelse. Enligt uppgift skall skrivelsen diskuteras i det danska folketinget på fredag. I stort sett sågas projektet och kalkylerna från ekonomisk synpunkt.

Det finns två huvudinvändningar som det kan finnas anledning att nämna här. Det finns flera, men jag konstaterar att i kapitel åtta redogörs för utvecklingen av realräntan under tidsperioden 1984–1993. Realräntan har under de senaste tio åren varit 7,04 %, beräknat som den genomsnittliga effektiva obligationsräntan, och 6,32 % beräknat som räntan på den femåriga statsobligationen. Alla som är bevandrade i det här ärendet vet att det är inte den kalkylen som gäller i det här fallet. För att få kalkylen att gå ihop har realräntekravet sänkts och amorteringstiden förlängts. Det har varit det sätt som fördyringarna under projektets gång har hanterats på för att få kalkylen att gå ihop. Alltså är realräntan nu 4 %.

Prot. 1994/95:37
7 december

**Fel! Okänt
växelargument.**

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Men det spelar ju ingen roll, därför att det finns både hängslen och livrem i projektet, dvs. skattebetalarna får betala om man inte kan klara lönsamheten.

Sedan finns det en ventil till, för säkerhets skull – det är väl dubbla hängslen – och det är att man alltid kan variera trafiken och trafikflödena. Det betyder att man bakvägen tar tillbaka en del av det man har sagt är en viktig fråga i miljöprövningen, dvs. att trafiken inte får förstöra miljön i den här regionen. Men genom att man inte har kontroll på ekonomin och har tillåtit att konsortiet skall bestämma hur mycket trafik som skall flöda över en byggd bro, har man fullständigt eroderat grunden för miljöprövningen.

Jag vet inte om man kan hitta den här typen av ärenden någon annanstans i statlig förvaltning och i samarbete mellan länder, men jag har aldrig träffat på ett ärende som har hanterats på det här sättet. Själva upprinnelsen är det sätt på vilket avtalet slöts 1991 – det genomsyrar hela betänkandet. Det är det som har tillåtits vara låsande för all diskussion därefter, så också i majoritetens skrivning i detta utskottsbetänkande.

Jag vet inte vad man skall göra för att få en seriös debatt om sakfrågorna i det här ärendet – jag erkänner det; jag har försökt. De som en gång har bestämt sig för att det här avtalet skall gälla och den här bron skall byggas tycks inte vara mottagliga för sakargument. Vi får se om den här debatten, fru talman, kommer att utgöra något undantag i det fallet.

Avslutningsvis kan jag alltså konstatera att låsningarna i den här frågan tycks ha gjorts i första hand uppifrån. Trots att väldigt många människor är mot det här projektet har avtalet mellan staterna, som är folkrättsligt bindande, skapat låsningen. De partier som står på ja-sidan har uppifrån låst sina uppfattningar i ett tidigt skede, fastän många i den här kammaren har talat mot sina partier.

Jag konstaterar vidare att det i det här fallet inte har varit något hyllande, utan man har klart konstaterat att betong går före miljö, före försiktighetsprinciper och före principen att förorenaren skall betala. Det som vi i andra högtidliga sammanhang talar om i miljöpolitiken gäller alltså inte på det här området.

Detta gör att det är enkelt för mig att nu yrka bifall till reservation nr 1 om Öresundsförbindelsens genomförande och reservation nr 2 om den ekonomiska prövningen.

Fru talman! Jag tycker att Sveriges riksdag och regering borde lyssna på den danska riksrevisionens kritik mot de ekonomiska beräkningarna kring Öresundsbroprojektet. Precis som Centern vid flerfaldiga tillfällen har understrukt, vilar broprojektets ekonomiska kalkyler på ohållbar grund. Med nuvarande realränta kommer statsgarantin att lösas ut, vilket kostar skattebetalarna mångmiljardbelopp. Trafikmängdsberäkningarna blir därmed lika löst grundade, och därmed riskerar miljön att få ta belastningen av en ökande trafik. Det är oförklarligt att regeringen vägrar att inse detta, särskilt i en tid när finansministern försöker göra sig hörd genom diverse skattehöjningar för att sanera statens finanser. Det här handlar om statens finanser i framtiden.

Jag yrkar bifall till reservationerna.

Anf. 2 KARL-ERIK PERSSON (v):

Fru talman! Trafikutskottets betänkande skulle egentligen handla om kapitalgarantin till Svedab, men i och med att behandlingen av en hel massa motioner från den allmänna motionstiden 1992/93 har uppskjutits måste vi nu diskutera helheten, som Olof Johansson var inne på. Det får inte vara så att man vid behandlingen av motioner som väcktes för två år sedan skjuter in en annan del, så att helheten inte skall diskuteras. Vi har alltså hamnat i en märklig situation.

Det är också konstigt att utskottsbetänkandet kan tolkas så att man inte kan hålla detta avtal. På sidan 4 står det:

”Den slutliga utformningen av Öresundsförbindelsen skall enligt avtalet göras med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt så att skadliga verkningar på miljön förebyggs.”

Om man då tittar både på miljön och på den ekonomiska grunden för detta beslut måste man säga att avtalet inte kan hållas.

Jag har också läst Danmarks statsrevisorerers uttalande, som jag fick i går. Det är på 52 sidor. De gör ned projektet totalt, som Olof Johansson sade. När avtalet slöts beräknades räntekostnaden för hela projektet till 4 %, men revisorerna talar om 6–7 %. I utskottsbetänkandet står det att kostnaderna skall vara betalda på 30 år, men här talas det om 40 år. Man handskas alltså med den här frågan på ett märkligt sätt.

När projektet kom till sades det att privata ekonomiska intressen skulle vara med och finansiera det. Nu kan det konstateras att inga privata intressen vill vara med om finansieringen. På det viset kan projektet sägas vara totalt dött. Vissa skulle nog tycka att det vore bra att ha privata intressen med, när staten går in som garant. Svenska och danska folket skall stå som garantier för detta projekt. Det är vad som kommer att hända när garantin skall utlösas.

Trafikutskottet besökte Rail-Forum, och dess ordförande Curt Nicolin ville göra en vadslagning med utskottets ledamöter. Om jag hade varit broförespråkare hade jag antagit vadet. Curt Nicolin föreslog att vi skulle slå vad om 100 kr om att räntekostnaden skulle överskrida byggkostnaden. Ingen av de ja-förespråkare som var med ville anta detta vad. Det bevisar ju att de som är ja-förespråkare faktiskt tror att detta kommer att ske. Och vilken kostnad blir det då?

Om man läser vidare i utskottstexten finner man något som är märkligt på sidan 12: ”Enligt vad utskottet erfarit beräknar regeringen att Öresundsförbindelsens ekonomiska förutsättningar är stabila.”

Det låter som om man talar om en patient som ligger i koma på ett lasarett, när man säger att läget är stabilt men att han kan dö när som helst. Detta projekt borde gå den vägen att det aldrig kommer till stånd.

Sedan kommer frågan: Vem skall trafikera denna bro? Den störste åkeriägaren i Skåne säger själv att han icke kommer att trafikera bron. Jag har en minnesbild av en broförespråkare som sade att man nu skulle kunna köra lastbil rätt över denna bro. Åkeriägaren tyckte att det var konstigt att politikerna inte kan kartan. Han sade att de aldrig kommer

Prot. 1994/95:37

7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

att köra rakt västerut och låta chaufförerna ligga och sova utanför Köpenhamn. De som kör från Mellansverige ut mot Europas marknader kan sova på färjorna, och därmed vinner de kanske ett halvt dygn.

Är det järnvägen som skall trafikera bron? I Europa pågår en stor diskussion om transporter av farligt gods. Det kommer troligtvis aldrig att inträffa att man kör farligt gods genom två så stora städer som Malmö och Köpenhamn. Det innebär att farligt gods som transporteras från Europa och uppåt eller från Sverige ner till Europa måste växlas om, och det kommer fortsättningsvis att transporteras på färjor. Lastbilar kommer troligtvis inte att tillåtas trafikera bron, på grund av olycksfallsrisken. Vad händer om det sker en stor olycka?

Allt det här talar för att det blir privatbilister eller snabbtåg mellan Malmö och Köpenhamn som kommer att trafikera bron.

Det är helt fantastiskt: Vi bygger en bro till en ö för kanske 30 miljarder kronor, och svenska folket skall vara med och finansiera den. Vi ser inte någon som helst samhällsnytta med det. Företagarna kommer att utnyttja bron dåligt. Ändå håller man fast vid att det inte behöver göras någon ordentlig ekonomisk prövning.

Vi talar mycket om miljöförstöringen i Östersjön och dess närhet, och hur skall länderna runt Östersjön uppfatta signalen att vi bygger en bro här? Man vet i dag att man inte klarar kravet på att slam inte får röras upp när muddringsverksamheten kommer i gång – det talar också de danska revisorerna om. Man vet också att laxen i Östersjön har svårt att fortplanta sig. Vad kommer att hända? Får vi ett stort, dött innanhav?

Fru talman! Med det här har jag tagit upp det som jag tycker är väsentligt – att man borde ompröva beslutet. I och med att man direkt kan säga att det som nu har framkommit innebär att avtalet inte kan hålla borde det inte vara någon större katastrof att man omförhandlar det och låter bron bli ett minnesmärke över en betongpolitik som aldrig kom till stånd. Det skulle glädja många, tror jag. Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 2 till detta betänkande.

Anf. 3 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Fru talman! Precis innan dagens sammanträde började fick jag höra att det var bra om folk höll sig till sak och att man kunde ha överseende med mig om jag inte höll mig till sak, eftersom jag är ung. Från min nya position skulle jag då vilja säga att jag skulle ha tyckt att det var väldigt glädjande om man hade just hållit sig till sak i det här ärendet.

Jag är förundrad över hur långt man har lyckats driva den här brofrågan. Projektet har dömts ut så många gånger och av så många personer som verkligen har tyngd att det inte alls vore konstigt om man – om inte annat så åtminstone i ödmjukhetens namn – omprövade beslutet. Jag undrar om det är prestige som ligger bakom att man inte gör det. Jag tror inte att den gissningen är helt felaktig.

Att bron skulle vara det bästa förslaget kan jag inte godta, och det kan inte heller Miljöförbundet, Greenpeace, Naturskyddsföreningen, Aktion Skåne Miljö, Miljöpartiet de gröna, Fältbiologerna, Svenska Transportarbetareförbundet, Koncessionsnämnden, diverse riksdags-

partier och majoriteten av riksdagspartiernas ungdomsförbund samt Svenska Sjöfolksförbundet och många, många fler. Det finns en bred opinion mot bron, och det är inte ett utslag av noja eller av bilhat från vår sida.

Stockholms Handelskammare har beskyllt miljörörelsen för att vara en flummig bilhatarklubb som inte håller sig till sak. Därför vill jag här hänvisa till Koncessionsnämndens tre skäl för att avslå konsortiets ansökan.

Men för att klargöra vad det är som får mig att säga nej till bron måste jag först och främst säga att anledningen är att det helt enkelt är fel tänkande. Vi som är aktiva, kunniga och engagerade i miljöfrågor vet att motorvägar och lättnader för bilismen inte minskar den, utan tvärtom. Redan Henry Ford på sin tid sade att med varje meter motorväg man bygger banar man väg för ytterligare bilar. Inom parentes sagt är det någonting som dagens bilindustri glatt hakar på.

Det här fick vi i utskottet påpekat för oss av Mr. Keith Smith, en företrädare för labourpartiet som var här och besökte oss. I hans land har det just kommit ut en rapport som klart visar att massbilismen är ohållbar, olönsam och ett direkt hot mot vår miljö och vår välfärd.

Massbilismen kommer aldrig att vara miljömässigt hållbar. Sveriges nationalrapport om klimatförändringar från Miljö- och naturresursdepartementet från september i år visar klart att bilismen är en av de största bidragande orsakerna till utsläppen av koldioxid, som är den viktigaste växthusgasen, eftersom utsläppen är så pass kraftiga.

Det vore ju bra om naturen kunde anpassa sig till massbilismen, men så är det inte – det vet vi alla. Med tanke på att Sverige nu kommer med i den inre marknaden och att EU själv i sin senaste utredning, European Task Force Report on Environment, har slagit fast att den inre marknads transportsystem kommer att vara en mycket tung och allvarlig belastning finns det goda massbilismskäl att sätta sig emot ett brobygge.

Jag uppmanar samtliga riksdagsledamöter och regeringen till absolut nytänkande, progressivitet och ledningsförmåga på området. Det är ingen naturlag att bilismen skall öka – det kan vi påverka.

Bilismens verkliga samhällskostnader redovisas inte ordentligt. Folkhälsan försämras t.ex. genom ökad benägenhet för utveckling av atopisk sensibilisering, vilket är ett mycket stort hot, även om de flesta inte verkar ha insett det. Det visar att samhällskostnaderna för bilismen är bra mycket högre än vad vi har kunnat redovisa i dag. Det pågår omfattande forskning på det här området, bl.a. inom landstingen men även internationellt.

Globalt sett är alltså massbilismen ett hot och därmed också lokalt och regionalt. Det är ett etablerat faktum att växthuseffekt, skogsdöd, övergödning och försurning är fruktansvärt allvarliga hot för hela vår jord. Kanske tycker man att talet om globalt tänkande och miljö är litet flummigt. Låt mig då i stället hänvisa till det Sverige direkt arbetar med.

Sverige arbetar ju aktivt med Östersjöfrågor. Men med vilken rätt kan Sverige vara ett föredöme för öststaterna när somliga här är be-

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

**Fel! Okänt
växelargument.**

redda att direkt döma Östersjön, som är ett gemensamt hav och ett lån av framtida generationer, till döden? Bara för att man myglar och förskönar detta är det inte mindre av ett miljömord. I dag är över en tredjedel av Östersjöns botten död. Det är klart att man kan skylla på gamla miljösynder som PCB och DDT, men vi vet att i dag och i framtiden är det bilismen som tillsammans med jordbruket är det största hotet.

Tyvärr är det bara att konstatera att Östersjön aldrig någonsin kommer att bli helt återställd. Men vi kan åtminstone se till att det inte blir värre. Vi kan hindra att Östersjön blir en stinkande, död, rutten pöl. Det är på det sättet jag förslår att de flesta här inne skall arbeta: konstruktivt i stället för destruktivt.

Att bygga en bro innebär dålig lön för det arbete som trots allt genomförs och dålig avkastning på de resurser som Sverige har satsat på att arbeta för Östersjön. Ett sådant agerande är inte trovärdigt.

Tittar man på EU:s skrivningar om *sustainable mobility* kan man få intrycket att framtiden ser väldigt ljus ut. Det gör den på papperet. Men problemet är att exempelvis Öresundsbron är en del av de planer som EU har på 12 000 km nya motorvägar i Europa. Och det är inte bara i Skandinavien som vi har problem med nya motorleder, påhejade av EU. Kring bygget i Val d'Isère har det varit ett väldigt stormande, och det finns många andra exempel. Det här är verkligen inte helt okontroversiellt.

Varför har då EU vurmat så mycket för byggande av motorleder, när man klart och tydligt har uttryckt att man vill ha miljövänliga satsningar och ett miljöanpassat transportsystem? Det är ganska lätt att svara på den frågan. Det är för att bilindustrin i Europa liksom i Sverige är oerhört stark och har mycket pengar och stora påtryckningsmöjligheter. Lobbyismen har varit påfallande när det gäller brobesluten. Om det finns anledning att ifrågasätta de demokratiska spelreglernas giltighet i de olika procedurerna är det verkligen ett bra tips att studera handläggningen av frågan om Öresundsbron. Det kan t.ex. nämnas att finansutskottet går emot sina egna riktlinjer när det gäller samma restriktiva prövning av alla statliga garantier. Det kan sägas att Koncessionsnämnden är överkörd. Det kan sägas att det finns en miljörörelse som är fullständigt överkörd. Osv. Det finns alltså viktiga instanser som här totalt har förbisetts.

Miljösidans kritik av de ekonomiska resonemangen har tyvärr inte fått särskilt mycket gehör. Jag vet inte om den har ansetts osaklig eller partisk på något sätt. Men den danska riksrevisionen har gett en väldigt skarp kritik av projektet, och jag tror knappast att det är någon här inne som skulle ha mage att påstå att den skulle vara partisk eller osaklig på något sätt.

Vidare har Danmarks industriminister sagt att det mycket väl kan bli aktuellt att finansiera bron via skatteintäkter, dvs. att det måste skjutas till skattemedel för att klara bron. Det är någonting som direkt strider mot grundavtalet om hur det här skulle gå till. Där finns ingenting om att staten skulle skjuta till medel direkt via skatter.

Det bästa vore naturligtvis att bron inte byggdes. Men i nuläget måste vi se till vad vi först och främst bör göra, och det som absolut

behövs är en vettig, saklig ekonomisk utredning om broprojektet. I dag finns det t.ex. ingen ordentlig känslighetsanalys för projektet, trots att det är en väldigt stor satsning. Det har sagts att det kan kosta upp till 30 miljarder. Jag tror inte att de eventuella skadestånden på lång väg kan bli så höga som vad vi kan få betala i framtiden. Vi kommer att få betala en nota för orgier i ansvarslöshet och sifferbollande.

Den ekonomiska kalkylen har utsatts för så oerhört stark kritik att jag inte förstår varför man inte är så ödmjuk att man åtminstone tillsätter en ny ekonomisk utredning. Om man struntar i miljön, vilket var det första kravet, och tänker sig ett miljömässigt stålbad, så kan man väl åtminstone se till de ekonomiska faktorerna.

Argumentet att bron skulle sysselsätta folk via byggbranschen tycker jag inte heller är något bra argument. Skall man lägga ut statliga medel för det kan man åtminstone göra det på något vettigt. Varför skall hederliga byggjobbare behöva bygga en bro? Jag tycker att de kan rusta upp Sveriges skolor då – det innebär också en statlig utgift, men det är betydligt bättre än att bygga en bro.

Så till kapitaltäckningsgarantierna. Det faktum att regeringen har begränsat sin regressionsrätt visar ganska tydligt åt vilket håll det här barkar. Statliga garantier och kapitaltäckningsgarantier till ett företag som har ungefär 5 % solvens är ganska så anmärkningsvärt. Den uppbackning av garantier som konsortiet har fått har ingen motsvarighet på marknaden; de företagsekonomiska spelreglerna har fullständigt satts ur spel. Det går helt enkelt inte att förklara. Det här är verkligen föremål för granskning.

Jag skulle vilja referera en kommentar om de statliga garantierna. Den är ur ett examensarbete av Anne Pyrstjärvi vid Företagsekonomiska institutionen vid Uppsala universitet.

Hon skriver att det även är viktigt att komma ihåg att varje garanti utgör en potentiell skuld. Om ett bolag inte kan uppfylla sina åtaganden måste staten gå in, och staten får då en direkt utgift. Finansutskottet har därför förordat att nya garantier skall underkastas samma restriktiva prövning som vanliga utgiftsåtaganden. Vid en prövning bör man särskilt belysa den risk som är förknippad med projektet.

Hur stora riskkalkyler har det gjorts för broprojektet? Hur har man t.ex. studerat trafikflödet? Har man tagit hänsyn till den oerhört stora priskänsligheten på avgiften för att få trafikera bron? Har man studerat hur det t.ex. kommer att drabba SJ om man blir tvungen att dumpa priserna?

Nej, det har man inte. Det intressanta är att Finansdepartementet har beviljat statliga garantier till förbindelsen utan att riskanalysen har redovisats. Det betyder att man har gått emot sina egna riktlinjer. Jag förstår inte varför man skall göra en sådan handläggning i just det här fallet.

Det här projektet är mycket konstigt från början till slut. Det gäller en bro. Det är ett skrytprojekt. Det är inte miljövänligt. Det är inte ekonomiskt hållbart. Rent tekniskt är det kanske roligt att bygga broar, men det finns tekniska satsningar som är bra mycket mera angelägna.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Vi har alternativ. Varför har de inte uppmärksamrats? Varför har inte tunnelalternativet uppmärksamrats? En järnvägstunnel är ett bra alternativ. En tunnel är lönsam, miljövänlig och ger tydliga signaler från staten, riksdagen och politikerna om vilket slags trafiksatsningar vi vill ha i framtiden och vilken typ av trafik som skall växa.

Jag är 21 år. Det kanske är litet ungt för att komma och skriva folk på näsan och tala om miljöförstöring och ifrågasätta projektet. Jag har respekt för mina kolleger och tror inte att de fiffelar. Det här har trots allt gått rätt till. Men just därför vet jag att man även måste erkänna att det finns konstigheter i det här projektet. Det är lika bra att ta tag i dem, eftersom vi i alla fall kommer att få göra det förr eller senare.

Jag yrkar bifall till reservationerna 1, 2 och 3.

Anf. 4 BO NILSSON (s):

Fru talman! Onsdagen den 12 juni 1991 fattade riksdagen sitt beslut om att godkänna avtalet mellan Sverige och Danmark om att gemensamt bygga en kombinerad järnvägs- och vägförbindelse över Öresund. Avtalet är, som sagts, folkrättsligt bindande. Avtalet ratificerades av regeringen den 24 augusti 1991. Jag skall inte tala om för Olof Johansson vilka partier som ingick i den regeringen. Det tror jag nog att han vet. Röstsiffrorna i riksdagen var 229 ja och 85 nej. Det är alltså inte det som dagens ärende handlar om.

Olof Johansson talar om att folk var förskrämda. Jag tycker att det faktum att 229 riksdagsmän röstade ja inte tyder på att de var förskrämda. Det fanns således en rejäl majoritet i den här riksdagen för detta avtal.

Det fanns emellertid en förutsättning, och det var att det skulle göras en noggrann miljöprövning av förbindelsen. Samma regering har prövat projektet i enlighet med två lagar – naturresurslagen och vattenlagen. Den 16 juni beslutade regeringen att godkänna konsortiets förslag. Det innebär att regeringen ansåg att projektet klarar högt ställda miljökrav. Härvid har bl.a. frågan om vattengenomströmningen till Östersjön, den s.k. nollösningen, ägnats mycket stor uppmärksamhet. Det är alltså inte det som dagens ärende handlar om.

Än en gång vill jag säga till Olof Johansson att den regering som han ingick i faktiskt har prövat det här och funnit att miljöfrågorna går att lösa på ett bra sätt. Om Olof Johansson inte har förtroende för oss, borde han väl ändå ha haft det för den regering som han ingick i under flera år.

Elisa Abascal Reyes från Miljöpartiet säger att vi som är miljömedvetna säger nej. Väldigt många, både myndigheter och personer, som jag uppfattar som kunniga i miljöfrågor har trots allt sagt ja. Dessutom har regeringen därefter gjort en prövning och funnit att man kan säga ja av miljöskäl. Jag tycker att det är litet förmätet att tala om att de som är miljömedvetna säger nej. Det finns många, många som också säger ja.

Till Karl-Erik Persson vill jag säga att skälet för att vi skulle vänta med behandlingen av dessa motioner känner Karl-Erik Persson själv till, eftersom han ingick i trafikutskottet redan då. Vi ville avvakta

miljöprovningen från regeringen. När miljöprovningen nu är gjord och ett beslut är fattat finns det anledning att avskriva dessa motioner.

Fru talman! Ingen fråga har diskuterats, prövats och utretts så som frågan om den fasta förbindelsen över Öresund. I mer än 100 år har diskussioner pågått och förslag presenterats. Redan för 44 år sedan uttalade sig riksdagen för första gången för en fast förbindelse över Öresund. Efter regeringens prövning och godkännande enligt naturresurslagen och vattenlagen borde allt vara klart, men det fattas tyvärr ytterligare en fråga. En del kallar det för en teknikalitet. Det gäller att säkra det egna kapitalet i Svedab under de första åren. Detta bör det svenska Ban- och vägverket bemyndigas att göra. Det handlar alltså inte om några utökade totala ekonomiska utfästelser från statens sida, utan kapitaltäckningsgaranti erfordras av redovisningsmässiga skäl. Det är det som dagens ärende handlar om.

Olof Johansson talade här om att man får kalla fötter. Man kan fundera över hans egna kalla fötter. Han valde att avgå vid en tidpunkt då han inte kunde befara att fälla en borgerlig regering. Det gäller att ha kalla fötter på beställning.

Dagens betänkande behandlar också, som jag sade tidigare, ett antal gamla motioner – om man får lov att säga så. Det gäller motioner som man har avvaktat med beroende på det regeringsbeslut som jag tidigare hänvisade till. Det beslutet fattades i juni i år. Det skedde visserligen med stor vända och medförde vissa konsekvenser, men regeringen uppfattade ändå att miljöförutsättningarna var klart godkända. Jag tycker att det nu finns skäl att behandla och avslå dessa motioner. Jag yrkar på att riksdagen skall göra det.

Låt mig också för säkerhets skull konstatera att riksdagen redan har fattat beslut om att regering och riksdag skall följa det här ärendet genom årliga rapporter där det redovisas hur projektet faktiskt fortskrider. Härigenom får vi möjligheter att följa upp, inte minst, de ekonomiska faktorerna.

Låt mig emellertid, inte minst därför att motståndarna alltid och i all oändlighet tar upp och påtalar det som de anser vara negativt med förbindelsen, ta upp ett antal skäl till varför jag är positiv. Jag tror också att detta är skälen till att riksdagen med stor majoritet har sagt ja till Öresundsförbindelsen. Innan dess måste jag emellertid säga några saker.

Som jag sade tidigare till Olof Johansson har det funnits en rejäl majoritet i riksdagen för förslaget. Eftersom Elisa Abascal Reyes och Miljöpartiet tillåter sig mycket stora överdrifter och hemska ord som jag inte skulle vilja ta i min mun om bl.a. misstänksamhet, tänker jag överdriva litet åt det positiva hållet. Det kan ju vara tillåtet efter den salva som Elisa Abascal Reyes avlossade här.

Beträffande den danska rapporten om ekonomin vill jag säga att det självklart finns – det tycker jag att man skall vara ärlig nog att säga – osäkerheter i ett sådant stort projekt. Det vore konstigt annars. Det skulle vara konstigt om exakta fakta skulle föreligga i alla avseenden. Vi kan ta trafikflödet som exempel. Det är naturligtvis inte möjligt att tala om exakt hur många bilar som kommer att passera den här bron.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

***Fel! Okänt
växelargument.***

Olof Johansson, Elisa Abascal Reyes och Karl-Erik Persson m.fl. som är så duktiga kan ju redan nu tala om hur många bilar det rör sig om så att vi också får veta. Ni vet det förmodligen redan.

Jag tycker att det finns skäl att vara litet ödmjuk och säga att det kan finnas variationer både uppåt och nedåt som kan påverka ekonomin. Dessa fakta får vi inte innan bron står klar och vi får möjligheter att bedöma hur attraktiv den är. För min del är jag säker på att den kommer att vara attraktiv.

Karl-Erik Persson åberopar en negativ åkare. Jag skulle kunna åberopa många positiva åkare och många positiva företag, inte minst i min egen hemstad, som tror att det här skall bli ett lyft för regionen. Det finns således både positiva och negativa effekter, och det tycker jag att man skall inse. Jag avser nu att ta upp några positiva argument för förbindelsen.

Det gäller en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse som kommer att knyta ihop Skåne och Själland. Det kommer att göra denna region stark och utvecklingsbar. Det kommer att innebära att vi på linjen Lund–Malmö–Köpenhamn–Roskilde bl.a. kommer att få världens största universitet. Det kommer att betyda mycket stora möjligheter till utbildning och forskning. På sjukvårdens och medicinteknikens område kommer det att bli ett styrkebälte med fyra universitetssjukhus och betydande kunskaper och utveckling när det gäller hälso- och sjukvården. Dessa knyts ihop med den fasta förbindelsen.

Det kommer att öppna nya möjligheter för kulturellt utbyte mellan Skåne och Själland och mellan Sverige och Danmark i övrigt.

Den nya förbindelsen kommer att få stor betydelse för infrastrukturen, den ekonomiska utvecklingen och sysselsättningen även långt borta från brofästen och tunnelöppningar. Även under byggnadstiden kommer det att betyda ett ganska stort tillskott av värdefulla, meningsfulla och riktiga arbetstillfällen.

Det gäller en förbindelse som till sin utformning kommer att bli en sevärdhet i Norden. Efter mina kontakter med konsortiet i går kan jag berätta att det finns ett utomordentligt stort intresse internationellt för det arbete som nu pågår.

Jag anser att denna förbindelse kommer att bli ett viktigt inslag för att stärka vår region. Jag är själv skåning. Det är det väl ingen som tvivlar på. Det här gäller i vårt land men framför allt i det nya Europa. Starka regioner är en nödvändighet för framtiden.

Jag är förmäten nog att tro att Öresundsregionen har förutsättningar att bli den starkaste regionen i Norden.

Bron har alla möjligheter att stärka kollektiv- och tågtrafiken i såväl Skåne som Själland. Pendlingsmöjligheterna ökar. En ny arbetsmarknad öppnar sig. Men också nationellt menar jag att denna förbindelse verkligen ger tågtrafiken en chans.

Till sist vill jag säga att förbindelsen blir en länk mellan Skandinavien, Danmark och övriga Europa.

Fru talman! Med denna korta redovisning vill jag påpeka att de positiva effekterna av Öresundsförbindelsen är betydande. Jag vill också

konstatera att dagens ärende egentligen gäller en kapitaltäckningsgaranti för Svedab.

Fru talman! Med dessa ord yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande nr 2 och avslag på motionerna och reservationerna.

Anf. 5 OLOF JOHANSSON (c) replik:

Fru talman! Det var roligt att äntligen få höra en broanhängare tala fritt ur hjärtat. De har inte varit så många i den här talarstolen. Här har det som sagt mera voterats än diskuterats.

Problemet är att man först voterade och därefter prövade om detta var förenligt med miljön. Vi behöver inte ta upp den gamla debatten, men denna anrättning kryddades dessutom med att Georg Andersson, på den tiden då han var kommunikationsminister, sade till sin danske kollega att tillståndsprövningen i Sverige mer var en formalitet än en realitet. Detta uttalande finns för säkerhets skull dokumenterat i protokoll. Detta sades alltså innan tillståndslagstiftningen i Sverige hade börjat tillämpas på det här ärendet. Det gäller vattenlagen och naturresurslagen. På det sättet låser man ett projekt.

Det är klart att det är svårt att efteråt erkänna att man hade fel. Det är problemet, Bo Nilsson. När man betar sig på det här sättet kan man inte ha fel sedan. I så fall måste man erkänna att man har gjort ett grundläggande fel i själva handläggningen av ärendet som strider mot intentionerna i den svenska miljölagstiftningen.

Jag skall också ta upp ekonomin. Det är mycket anmärkningsvärt att ett projekt är försett med så många garantier. Om man vore så säker på framgången skulle man naturligtvis inte begära några garantier över huvud taget, men det gör man i alla sammanhang.

Det är svårt att hitta några svenska projekt där man är klar över exakt hur man skall göra och hur allting skall byggas utan att kalkylerna är klara.

Vad kommer t.ex. hela landanläggningen i Sverige att kosta? Vem skall betala?

Citytunneln och förändringar i miljön är absolut nödvändiga när tågsättens antal två- eller tredubblas genom Malmö. Jag har själv varit nere och lyssnat på de människor som bor där. Jag förstår dem som har svårt att inse varför just de skall drabbas av den här trafiken. Varför skall det gå miljöfarlig trafik rakt igenom en tätort, som Karl-Erik Persson undrade? Det är inte acceptabelt.

Jag konstaterar avslutningsvis att utskottet på sidan 12 skriver att riksdagen skall ha möjlighet att följa hur olika ekonomiska faktorer utvecklas. Det är detta vi ber om här. Varför beaktar man då inte vad danskarna säger i ett nytt material som är förödande för hela projektets framtid?

Anf. 6 BO NILSSON (s) replik:

Fru talman! Jag skall bara ge några korta kommentarer till Olof Johanssons påståenden. Han säger att ärendet har hanterats i fel ordning, att man voterar först och prövar miljön sedan. Jag vill tala om för Olof Johansson att jag skulle vara den förste som sade nej till det här pro-

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

jektet om det hade konstaterats att miljöfrågorna inte skulle kunna lösas på ett tillfredsställande sätt.

Nu har man prövat detta. Den regering som Olof Johansson ingick i under flera år har sagt att man kan lösa miljöfrågorna på ett bra sätt. Då tycker jag inte att Olof Johansson kan säga att det här ärendet har hanterats i fel ordning.

Jag står här och är ärlig och säger att jag skulle vara den förste som skulle rösta nej till det här projektet om inte miljöfrågorna hade klarats av.

När det gäller ekonomin kan man självfallet inte jämföra detta projekt med många andra projekt. Det här är ett unikt projekt. Det är ett projekt som skall förbinda två länder. Om man skall klara av detta måste det självfallet finnas statliga garantier. Men på sikt skall projektet kunna finansieras med de avgifter som kommer in ifrån förbindelsen när den väl står färdig och trafiken kan gå på den. Därför är det mycket svårt att jämföra detta projekt med ett vanligt brobygge i t.ex. Sverige. Då är det visserligen lika osäkert med ekonomin, men samtidigt garanterar Vägverket och därmed också staten ekonomin i sådana projekt.

Jag tycker att det här projektet är unikt. Det går inte att jämföra med andra. Jag tycker att man skall vara ärlig och säga att det finns en osäkerhet, men på lång sikt kommer projektet med nästan hundra procentig säkerhet att gå ihop. Frågan är bara om det kommer att ta 35 år eller 40 år. Hur många år det kommer att ta kan vi icke bedöma med hundra procentig säkerhet.

Anf. 7 OLOF JOHANSSON (c) replik:

Fru talman! Jag tycker att Bo Nilsson på ett ganska förtjänstfullt sätt bevisar just det som jag sade. Han tycker att det är normalt att först fatta ett folkrättsligt bindande beslut och förhandla fram ett avtal och sedan behandla miljöprövningen med de låsningar som avtalet innebär.

I den regering som jag tillhörde noterade jag att låsningarna var för stora för att man över huvud taget i grunden skulle kunna pröva projektet färdigt. Därför lämnade jag regeringen. Jag tar inte ansvar för någonting som jag inte får fullfölja.

Det är just denna felaktiga tidsordning som har medfört att man har hamnat i en diskussion där man till varje pris måste försvara det som man har gjort i stället för att diskutera öppet. I annat fall vore det en självklarhet att man nu tog till sig det danska riksrevisionsverkets rapport.

Riksdagen har gång på gång utlovats årliga rapporter om den ekonomiska utvecklingen av projektet. Vi har fått en rapport – låt vara att den kommer från ett annat land. Men den skall inte beaktas. Vi skall inte dra några slutsatser om realränteutvecklingen, om osäkerheter, om förordningar i landanläggningar på den danska sidan, om kust-till-kust-anläggningen och om de oförklarligt senfärdiga kalkylerna på den svenska sidan; man får pressa fram information om vad det kostar att få trafikflödena att fungera.

Förslaget om Citytunneln hade inte kommit fram om inte Centern i regeringen hade lyckats lyfta fram den frågan. Ingen har hittills anmält sig frivilligt för att finansiera den. Det handlar om 4 miljarder.

Brukar vi i den här församlingen hantera poster på 4 miljarder på det här sättet? Brukar vi först besluta och därefter ta konsekvenserna oavsett vilka de blir?

Jag tycker att Bo Nilsson på ett utmärkt sätt har visat vilken felaktig tågordning som har gällt för detta broprojekt.

Till sist vill jag säga att det är bra att vi är överens om att det finns osäkerheter. Men varför i all världen skall skattebetalarna stå för dessa osäkerheter? Det finns opinionundersökningar som visar att majoriteten av skattebetalarna inte vill ha detta broprojekt. Varför skall inte de som vill ha det betala?

Anf. 8 BO NILSSON (s) replik:

Fru talman! Jag hoppas att jag inte sade att detta är en normal handläggning. Jag vet nämligen inte vad som är normalt i sådana här sammanhang. Jag anser att projektet är unikt.

Däremot var det riktigt att redan när avtalet behandlades säga ifrån att förbindelsen inte skulle byggas om miljöfrågorna inte skulle gå att lösa. Då skulle avtalet inte gälla. Det tyckte jag var ett sätt att garantera miljön.

Jag tycker också att Olof Johanssons regering har ett stort ansvar. Man har sagt att man på ett mycket bra sätt kan klara av miljöfrågorna. Efter all den prövning som har skett tror jag faktiskt att problemen går att lösa.

Olof Johansson undrade varför vi inte tar till oss den danska rapporten. Självfallet tar vi den rapporten på allvar. Vi följer den ekonomiska utvecklingen när det gäller denna fråga i regeringen och i vår riksdagsgrupp. Vi nonchalerar inte någon rapport. Självfallet skall vi följa detta ärende mycket noggrant både i partiet i regeringen och i partiet här i riksdagen.

Citytunneln diskuteras för närvarande mycket seriöst i förhandlingar mellan de inblandade trafikhuvudmännen i regionen, men det går inte att redovisa om det är ekonomiskt och praktiskt möjligt att kombinera bron med en citytunnel – vilket jag personligen tycker skulle vara en mycket bra lösning för tågtrafikens framtid i regionen – innan förhandlingarna är färdiga.

Talet om riskerna för skattebetalarna tycker jag är ett riktigt dåligt argument. Vi säger gång på gång att den här förbindelsen skall finansieras genom avgifter. Att då gång på gång komma dragande med detta argument är på gränsen till oärligt.

Anf. 9 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Fru talman! Bo Nilsson säger att ekonomin inte är ett så stort problem, eftersom det i avtalet står att det skulle vara ekonomiskt försvarbart. Det verkar det vara, enligt Bo Nilsson i alla fall.

Man kan säga att det är tur att det är ett långt tidsperspektiv på minst 30–40 år. Varken Bo Nilsson eller jag kan, såvitt jag förstår, vara med

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

och försvara detta och ställas till ansvar för det. Det kan ju vara glädjande för kommande generationer i alla fall.

Sedan sägs det att vi skall följa broprojektet. Ja, det är ju jättebra. Men, Bo Nilsson, om nu bron är byggd, miljöförstöringen har kommit till stånd och ekonomin går åt skogen, skall vi då putta bron i bäcken?

Jag tror faktiskt att om bron är byggd så är den byggd. Då får vi stå för konsekvenserna. Jag tror faktiskt inte att man kommer att riva bron. Vad skulle då hända? Är bron byggd så är den. Då får vi ta konsekvenserna, som jag sade.

Det är därför jag tycker att den danska rapporten, som vi kan ta del av, borde genomlysas detta på ett annat sätt. Man skulle kunna se över de ekonomiska konsekvenserna igen.

Här talar man om 1990 års penningvärde. Var befinner vi oss nu? Hela tiden förskjuter vi detta och det kommer att bli dyrare. Vi vet inte dag vad räntekostnaden kommer att innebära. Men man säger i alla fall att den kommer att ligga på 6–7 % jämfört med 4 % som det var när man började räkna på detta. Det kommer hela tiden att bli ytterligare kostnader. Det är klart att det till syvende och sist blir skattebetalarna som får betala detta.

Man kan inte öka på kostnaderna för dem som skall trafikera bron, så att ingen åker över den. Då blir det ju definitivt omöjligt att få in några pengar över huvud taget.

Jag vill gå tillbaka litet grand till detta med farligt gods. Jag tror att det i framtiden aldrig kommer att tillåtas att det körs farligt gods på bron, vare sig det gäller lastbilar eller tåg. Då har vi återigen ställt till med problem som vi inte kan lösa. Var skall man t.ex. växla om när man kommer med farligt gods på tåg? Skall det växlas om i Malmö eller någon annanstans och tas via färja? Detta är också ett problem som man kommer att ställas inför.

Anf. 10 BO NILSSON (s) replik:

Fru talman! Karl-Erik Persson sade att jag inte tycker att det är stora problem i ekonomin. Jag tycker att detta är ett jättestort projekt. Jag tycker att det är viktigt att man är ödmjuk inför detta och att man skall ta detta med ekonomin på allvar. Det är så självklart, så det behöver inte sägas. Jag tycker att det är inte ett stort problem men en stor fråga. Den skall vi naturligtvis följa med stor nogsamhet.

När det gäller ekonomin kritiserar Karl-Erik Persson det antal år som skall användas osv. Men hur skulle Karl-Erik Persson klara av att göra bedömningar om ekonomin på ett annat sätt än detta? Om finanseringen skall ske via avgifter, måste man räkna med att det tar ett antal år innan intäkterna täcker kostnaderna. Jag kan inte finna något annat sätt att klara detta. Men Karl-Erik Persson kanske är klokare än jag, så han kan kanske komma med ett förslag.

Karl-Erik Persson sade att när bron sedan är byggd, så står vi där. I och för sig är detta en sanning. Det kan jag inte förneka. Men det är precis därför som vi har gjort en så noggrann prövning. Vi har prövat miljökonsekvenserna efter de lagar som finns och vi har prövat ekonomin. Det är klart att det i alla projekt som sätts i gång finns en viss risk.

Det tycker jag att man måste bjuda på. Men om vi skulle ha hundra procentig säkerhet för allting, så vore det inte mycket som kom till stånd. Det är klart att man måste vara beredd att efter noggranna prövningar sätta i gång olika projekt i detta land. Det är ju det som utvecklar Sverige.

Återigen till den danska rapporten. Ekonomin i projektet kommer att röra sig hela tiden. Det är en ständig förändring, räntor som rör sig, trafikflöden som kommer att röra sig och internationella lägen etc. som kommer att påverka. Självfallet måste man vara beredd på en viss rörlighet och förändring. Den tycker jag skall följas väldigt noggrant av denna riksdag och den regering som vi har i landet.

Frågan om allvarligt gods menar jag är en fråga som egentligen inte har med bron att göra, utan det är en fråga som vi måste lösa oavsett vilket transportslag som används över Öresund eller över Östersjön till södra Europa eller till Sverige. Detta är en mycket allvarlig fråga. Men man löser den ju inte genom att inte bygga någon bro, för vi har ju ändå farligt gods att hantera. Det är allvarligt, och det måste vi försöka att lösa på bästa sätt. Men det har ju inte att göra med om man bygger bron eller inte.

Anf. 11 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Fru talman! Vem av oss som är klokast tycker jag att vi skall låta andra bedöma. Det kanske vi får olika svar på beroende på vem vi frågar.

Bo Nilsson kommer tillbaka till att vi inte kan se resultatet förrän bron är byggd. Det är riktigt. Om någon över huvud taget kommer att trafikera bron beror ju på vilka avgifter man sätter för dem som skall trafikera den. Det är ju detta som blir problem. Sätter man avgifterna för högt, kommer ingen att vilja trafikera den. Då står vi där med kostnaderna i alla fall. Sätter man avgifterna för lågt, kommer vi ju att få de miljöförstöringar som man säger att man inte vill ha i dessa områden. Hur man än vänder på detta så blir det fel. Det är därför som jag tycker att man inte skall bygga en bro mellan Malmö och Köpenhamn. Jag har i stället förespråkat att man bygger en tunnel för järnvägen. Framför allt skulle man då komma undan detta, som jag hela tiden har talat om, med farligt gods som är ett problem.

Såvitt jag förstår vill SJ ha en tunnel – inte mellan Malmö och Köpenhamn – för att komma till rätta med transporter av farligt gods. Vi kan inte komma ifrån att en tunnel skulle vara mycket bättre. Det är ju för att undvika transporter av farligt gods genom stora städer som man i dag bygger förbifarter utanför de stora städerna. Det har varit en av anledningarna till de trafiksatsningar som har gjorts. I det här fallet skall man inte göra detta. Det tycker jag är märkligt.

Anf. 12 BO NILSSON (s) replik:

Fru talman! Mycket kort till Karl-Erik Persson, som i slutet av sin replik sade att han inte tycker att man skall bygga en bro, vill jag säga att det är väl just på detta som hela debatten borde fokuseras.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

***Fel! Okänt
växelargument.***

Denna riksdag har med stor majoritet röstat för att man skall bygga en kombinerad förbindelse. Regeringen har sedan prövat miljöfrågorna och kommit fram till att de går att hantera. Därför tycker vi att man skall bygga den förbindelse som denna riksdag faktiskt har beslutat om.

Frågan om tunneln är prövad. Det är bara att erkänna att det inte går att klara finansieringen av en tunnel, annars hade jag också tyckt att det skulle varit ett intressant förslag. Men nu är det på detta vis, och det är något som vi bara har att rätta oss efter.

När det gäller det farliga godset håller jag med om att det är ett stort och allvarligt problem som måste lösas, och det oavsett om det är en fast förbindelse eller inte. Den diskussionen tycker jag att vi kan fortsätta.

Anf. 13 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Bo Nilsson säger att jag tar ord i min mun som han aldrig skulle använda och att jag kör med starka överdrifter. Det tycker inte jag att jag gör.

Om man ser på de ekonomiska kalkylerna märker man att redogörelsen för skillnader i uppskattad anläggningskostnad är otydlig. Underlag för prognostiserad trafik saknas, som Bo Nilsson själv påpekade. Någon kalkyl över anslutningarna redovisas inte. Redovisningen av finansieringen är otydlig. Någon känslighetsanalys redovisas inte.

Bo Nilsson säger att denna fråga har manglats väldigt länge. Det är ett uttalande som får mig att reagera på två sätt. Först och främst: Varför har det då inte blivit ordentligt gjort? Andra frågan: Är det inte dags att börja med litet nytänkande i så fall – är det inte dags att börja tillämpa nya lösningar?

Samhällsutvecklingen går faktiskt i en rasande takt. De miljökatastrofer som vi kan stå inför är inga överdrifter. De är verkliga hot. De behöver inte inträffa. Men de är verkliga hot och inga överdrifter.

Det vanliga politikersnacket som de flesta nu kör med här är väl he-dervärt och bra. Jag kritiserar inte detta. Men jag tycker inte att man heller skall kritisera någon som pratar annorlunda, för det finns väldigt många som uppskattar det.

Att det skulle vara förmätet att säga att vi är många aktiva och engagerade som säger nej. Det är jämförelsevis en klar majoritet på folkrörelsenivå som har engagerat sig mot bron, bl.a. inom Bo Nilssons eget parti, t.ex. kvinnoförbundet, Broderskapsrörelsen och ungdomsförbundet. Därför förstår jag inte varför det skulle vara så himla förmätet att säga det. Vi rättar oss åtminstone efter myndigheter som anses kompetenta på området, t.ex. Koncessionsnämnden.

Garantier är inga teknikaliteter. Det kan visst bli fråga om statlig inlösen. Att argumentet skattemedel är så dåligt förstår jag inte heller. Det sades i avtalet och det har sagts i diskussioner att bron skall bära sina kostnader. Därför tycker jag att det är bra mycket ohederligare – om vi nu skall prata om ohederlighet – med den stora risken för statlig inlösen.

Om vi skippar rundsnacket, så tycker jag att det mest allvarliga är att Bo Nilsson själv säger att det inte finns någon möjlighet att beräkna

hur många bilar som skulle trafikera bron. I så fall kan ju inte miljöprövningen vara gällande, eftersom vi ju inte vet hur stora utsläppen blir. I så fall kan inte den ekonomiska kalkylen vara gällande heller, eftersom vi inte vet vilket pris vi skall sätta.

Det har i alla fall konstaterats att priset är mycket känsligt och har hög elasticitet. Ni kan ju inte bara bygga bron för att se vad som händer sedan. Det vore fruktansvärt naivt.

Anf. 14 BO NILSSON (s) replik:

Fru talman! Jag har sagt, och det tycker jag är viktigt, att det finns en viss osäkerhet när det gäller kalkylerna och när det gäller antalet bilar som skall trafikera bron. Jag tror att alla kan ställa upp på att det inte går att med exakt säkerhet tala om hur det kommer att bli.

När det gäller ekonomin vet vi att det är stor oro på penningmarknaden, vilket säkert kommer att förändras. En fråga som inte har tagits upp här är att EU kanske kan lämna förmånliga lån till detta projekt, och det finns ett intresse för det. Därmed skulle ekonomin förbättras för att nu tala om något positivt. Jag tycker att man skall visa respekt inför den här frågan.

Det finns meterhöga drivor av utredningar som jag uppfattar som seriösa. Även om nu Elisa Abascal Reyes och Miljöpartiet är negativa till projektet, så tycker jag att de skall åka ner och träffa folket som jobbar med detta. Kolla alla de utredningar och fakta samt de litet lösa påståenden som finns dokumenterade beträffande projektet! Jag tror att det skulle vara mycket bra för kunskapen framöver. Det finns massor av utredningar – det kan jag lova, eftersom jag har följt det här ärendet så länge jag har suttit i riksdagen.

Sedan måste jag protestera mot en sak. Elisa Abascal Reyes säger att vi reagerar mot att hon pratar annorlunda. Jag tycker inte att Elisa Abascal Reyes pratar annorlunda. Jag reagerar inte ett skvatt mot hennes sätt att prata. Men när hon tar till ett sådant ord som mygel t. ex., tycker jag att det är obehagligt. Jag anser inte att man skall använda så starka ord här i kammaren. Jag tror inte att Elisa Abascal Reyes kan klara ut och stå för dessa påståenden.

Till sist vill jag säga att jag har stor respekt för motståndarna. Jag är ödmjuk inför min uppgift som riksdagsman. Men det innebär ju inte att jag måste ställa mig bakom de argument som förs fram. Men jag har naturligtvis stor respekt för att vi har olika åsikter i den här frågan. En stor majoritet i riksdagen har sagt att vi skall bygga denna förbindelse, och det har jag den allra största respekt för.

Anf. 15 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Den kritik som har riktats mot analyserna och kalkylerna är så pass stark att det finns anledning att tala om mera än ”en viss osäkerhet”. Trafikflödet är det absolut avgörande, både ur miljöhänseende och ur ekonomiskt hänseende. Därför krävs det mycket goda kunskaper och ett mycket stort förutseende. Det går inte att veta precis på pricken hur många bilar det blir per dygn, det håller jag med om. Men man måste ha något på fötterna.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Man har ju inte riktat kritik bara för att man tycker att det är kul. Det är inte något slags skojigt påhitt att säga nej till bron. Detta är en symbolfråga för hela den samlade miljörörelsen. Det är klart att det finns avvikare, men den samlade miljörörelsen har brofrågan som en symbol.

Det är klart att EU kan skjuta till pengar, det tror jag absolut, särskilt som man redan har tillskjutit pengar via European Round Table för att skapa acceptans för bron. Det tycker jag är litet "halvmygligt", eftersom jag tycker att lobbyism är detsamma som mygel. Sedan får Bo Nilsson tycka vad han vill.

Bo Nilsson säger att vi skall titta på fakta. Det är litet konstigt sagt. Vi skulle inte kritisera den här bron om vi inte hade någorlunda fakta bakom. Varför skulle vi göra det? Det är inte så att vissa människor föds med en nej-sägarstämpel i hjärnan. Vi har fakta bakom och vi har ett engagemang. Det är klart att jag inte tror att människor vill så illa som möjligt när de vill bygga en bro. Men det finns allvarliga konsekvenser som är ett klart hot. Om ingen annan tar detta på allvar, måste vi ta till kraftord för att det skall bli någonting gjort.

Anf. 16 BO NILSSON (s) replik:

Fru talman! Det är ju bra att Elisa Abascal Reyes erkände att det råder osäkerhet när det gäller biltrafiken och antalet. Det är med ganska stor säkerhet som man vet storleksordningen, men det finns naturligtvis risker nedåt och möjligheter uppåt.

Sedan är jag litet förvånad över Elisa Abascal Reyes resonemang om att det är litet konstigt att man skall gå till konsortiet för att få reda på fakta. Jag tycker att det är hur naturligt som helst. Det är ju det här företaget som har det mesta materialet, myndighetsprövningarna och besluten. Det är hur naturligt som helst att man går dit för att få alla de fakta som finns där. Sedan kan man också gå på andra ställen. Men för mig är det självklart att detta företag är den organisation som har det allra mesta – för att inte säga allt – av det material som finns. Det vore mycket intressant att gå dit, och jag gör det gärna tillsammans med er.

Till sist sade Elisa Abascal Reyes att bron innebär ett hot mot miljön. Det är ju precis därför som det har funnits förutsättningar. Jag kan säga precis samma sak till Elisa Abascal Reyes som jag sade till Olof Johansson: Om det hade varit så, att man vid miljöprövningen hade kommit fram till att vi inte klarar miljön på ett tillfredsställande sätt, då skulle jag ha varit den förste som stod här i kammaren och sade att vi inte skall bygga denna förbindelse. Nu har myndigheterna kommit fram till att det går att genomföra projektet mycket bra. Då har jag också att rätta mig efter detta. Därför tycker jag att vi nu skall sätta i gång att bygga denna förbindelse. Jag tror att den är bra för Skåne, för landet och för kollektivtrafiken, inte minst i det område där bron skall ligga.

Anf. 17 KERSTIN WARNERBRING (c):

Fru talman! All politisk anständighet kräver att Öresundsbroprojektet omprövas. Men till vilket pris som helst skall tydligen Socialdemokraternas prestigeprojekt genomföras. Med regeringens tillåtelse

spelas det hasard med svenska folkets pengar. Statsskulden ökar med nästan 1 miljard varje dygn. Samtidigt predikar Göran Persson om de skarpa sparförslag som är nödvändiga för att komma till rätta med budgetunderskottet. Hur kan man då vara beredd att satsa miljarder på ett projekt som innebär att man spelar hasard både om miljön och om ekonomin och som inte ens behövs?

Broprojektets ekonomiska glädjekalkyler håller inte. Och, Bo Nilsson, detta handlar inte bara om osäkerhet! Beräkningsunderlaget som enligt Bo Nilsson är ekonomiskt prövat var undermåligt och delvis falskt redan när beslutet om bron fattades 1991. När brokalkylen inte gick ihop, vad gjorde man då? Jo, man räknade helt enkelt baklänges, både vad gäller trafikvolymen och vad gäller realräntan, tills man fick fram de siffror som behövdes.

Jag läste redan under förra vintern en artikel i Sydsvenskan, där det svenska Riksrevisionsverket kritiserade den ekonomiska kalkylen. Man menade att trafikprognoserna var för vaga och att bara en mindre förändring av räntan skulle stjälpa hela kalkylen. Räntan hade som bekant räknats ned från ursprungliga 7 % till 5 %. Nu har man ytterligare räknat ner räntan till 4 %, trots att den i verkligheten i dag ligger på nästan det dubbla.

Förra veckan läste jag i danska tidningar rubriker som "Århundradets skandal" och "Politikerna ljög om Öresundsbron". Detta är rubriker som har kommit till efter det att det danska riksrevisionsverket kommit med sin osedvanligt skarpt formulerade rapport som innehöll kritik mot de ekonomiska beräkningarna. Man riktar skarp kritik både mot beräkningarna av räntan och mot de beräknade trafikintäkterna. Enligt det danska riksrevisionsverkets rapport har Folketinget över huvud taget inte informerats om hur osäkra beräkningarna för miljardprojektet är, och vad värre är: Folketinget har inte informerats om att förutsättningarna för brobudgeten har förändrats flera gånger.

Som säkert de flesta känner till gjordes trafikprognosen mer optimistisk från ursprungliga 6 500 bilar per dygn till 10 000 bilar per dygn, vilket bara det innebar att ett miljardunderskott vänts till ett litet överskott.

För övrigt tror jag att det är dags att påminna om att resandefrekvensen på denna sträcka har sjunkit betydligt efter den svenska kronans fall. Trafikexperterna bedömer att den kommer att sjunka ytterligare efter EU-inträdet.

Erfarenheterna visar att alla gigantiska byggnadsprojekt blir ca 50 % dyrare än beräknat. Bara för de danska anläggningarna har kostnaderna redan stigit med 38 %. De beräknade 1,9 miljarderna för de svenska landanläggningarna räcker inte på långt när. Kostnaderna för enbart en eventuell citytunnel och en ny yttre ringväg beräknas till 5,5 miljarder. Till detta skall vi komma ihåg att saneringen av den gamla soptippen på Lernacken kommer att kosta åtskilliga summor. Därtill kommer också kostnaderna för belysning på bron, kostnaderna för säkerhetssystem i tunneln – detta är över huvud taget inte inräknat – och fördyringarna för att uppnå en nollösning, vilka uppgår till ca 2 miljarder. Det är faktiskt ofattbart att regeringen kan påstå att ekono-

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

min är stabil! Det är alldeles uppenbart att det blir skattebetalarna som får stå för fiolerna, och det innebär ett avtalsbrott.

Det är lika ofattbart med påståendet att bron ingår i ett miljöanpassat transportsystem. Bo Nilsson litar till hundra procent på den miljöprövning som den förra regeringen gjorde och som Olof Johansson till sist blev tvungen att avsäga sig därför att han helt enkelt inte fick slutföra den. Men, Bo Nilsson, miljöprövningen gällde Östersjön.

Jag är inte född i Skåne, det hörs. Jag bor i Skåne. Det är min hembygd. Jag är rädd om den. Men Bo Nilsson, som själv är skåning, borde hålla med om att det faktiskt inte har gjorts någon miljöprövning av Malmöregionen. Hur man kan påstå att detta är ett miljöanpassat transportsystem som kommer att leda till en avsevärt förbättrad samhällsplanering för regionen är för mig en gåta. För övrigt, fru talman, vill jag tillägga att alla broanhängare totalt tycks ha glömt bort Koncessionsnämndens nej när det gällde Östersjön.

Låt oss se på Malmöregionen. Den har redan de allvarligaste miljöproblemen i hela vårt land, framför allt relaterat till trafiken. Öresundsbroprojektet uppmuntrar och kräver ökad biltrafik, helt enkelt därför att projektet skall finansieras med bilavgifter. Hur kan det då kallas miljöanpassat? Är systemet miljöanpassat då det tvingar fram mer än fördubblad kapacitet av tung godstrafik på kontinentalbanan, som ju passerar rakt igenom flera bostadsområden och berör 10 000 personer? Redan i dag förorsakar det svåra bullerstörningar. Den eventuella citytunneln löser ingalunda några regionala trafikproblem, för den har inte någon beröring med de stora pendlarkommunerna.

Är det ett miljöanpassat transportsystem då det krävs en 90 meter bred motorvägs- och järnvägskorridor med elva planfria korsningar tvärs igenom det sista öppna landskapet med stort kulturellt värde söder om Malmö?

Fru talman! Detta säger man samtidigt som Delegationen för miljöinriktad planering i Skåne har i uppdrag att särskilt se över möjligheterna att överföra trafik till miljövänligare trafiklösningar, att tillskapa mer allemansrättslig mark och att ta till vara kultur- och naturvärden.

Fru talman! Tala om spel för gallerierna!

Öresundsbron är ett gigantiskt prestigeprojekt, som också är hopplost omodernt redan på planeringsstadiet. Dels har Europa förändrats under planeringen av bron, dels bygger den på en föråldrad transportteknologi. Lager ständigt på väg och det logistiska synsättet med just in time-leveranser, regularitet, pålitlighet och begränsning av transportskador är relevanta transportkriterier för vår export- och importindustri, som under senare år har gett land-färje-transporterna stora konkurrensfördelar. Någon sådan fördel står inte att finna i att transporter, som till övervägande del över huvud taget inte skall till Danmark, skall behöva via en bro passera Danmark med den försening som det innebär, för att sedan ytterligare försenas i den nordtyska trafikinfarkten.

Framsynta beslutsfattare måste kasta Öresundsbroprestigen och inse att behovet av det effektivaste transportsättet för trafiken till kontinenten löses genom kombitrafik, dvs. lastbil, järnväg och färja via Skånes syd kusthamnar. Behovet av att förbättra regionaltrafiken mellan Malmö

och Köpenhamn löses bäst genom en tågtunnel direkt från Malmö central till Danmark.

Först med dessa åtgärder kan man tala om effektiva miljöanpassade transportmedel, dessutom till en bråkdel av den kostnad som broprojektet förorsakar.

Bo Nilsson säger att den här bron har det talats om i över hundra år. Enligt uppgift förelades i mars 1936 de svenska och danska myndigheterna broplanerna så som de ser ut i dag. Sedan dess har mycket vatten runnit under broar här och var. Medan Öresundsbroförespråkarna bitit sig fast i betongstolparna har verkligheten på alla sätt passerat dem. Ansvarsfulla politiker måste inse att 2000-talets trafiklösningar inte kan bygga på 1930-talets värderingar. Därför, fru talman, yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 2.

Anf. 18 BO NILSSON (s) replik:

Fru talman! Kerstin Warnerbring var ett bra exempel på överdrifter som tilläts från det ena hållet, men inte från det andra. Det var elände och åter elände. Så är det naturligtvis inte i verkligheten. I alla andra sammanhang när det gäller infrastruktursatsningar i Sverige och ute i världen är man överens om att infrastrukturen måste byggas ut, för den är viktig för utvecklingen, för att folk skall kunna mötas och för näringslivets transporter – utom här. Här är det föråldrat. En utbyggd och modern infrastruktur förbättrar möjligheterna för människorna att fungera i en region och i ett land samt mellan länder. Det är därför som jag tror att det här är riktigt. Men aldrig någonsin kan motståndarna till projektet ta upp de positiva effekterna. Vad det här betyder för sysselsättningen på kort och lång sikt, hur många människor som får meningsfulla jobb under byggnadstiden, hur många jobb man skapar förutsättningar för när förbindelsen står klar diskuteras aldrig. Det är precis som om det inte finns, eller så går det inte in hos dem som till varje pris skall vara mot projektet.

Kerstin Warnerbring tog upp några frågor som jag tycker att det finns skäl att kommentera. Det var det här med statsskulden och den svenska ekonomin, som hon blandar ihop med den här frågan. Det här projektet skall finansieras med avgifter. Det skall inte utgöra en belastning vare sig när det gäller den svenska statsskulden eller när det gäller budgetunderskottet. Jag tycker att det är att föra folk bakom ljuset när man talar om att det är skattebetalarna som får betala. Man återkommer till det ständigt. Meningen är ju att det här skall betalas med avgifter och därmed inte belasta den svenska ekonomin. Jag tycker att det är viktigt att vara litet ödmjuk, precis som vi ja-sägare kostar på oss att vara. Det finns risker för fel vid bedömningarna av trafikmängd osv. Vi kan inte nå exakta fakta. Man måste inse att det i alla större projekt finns en viss osäkerhet.

Debatten är litet sned. Ni talar bara om elände och åter elände. Ta upp de positiva sakerna någon gång! Det här kan främja utvecklingen i vår region. I ett nytt Europa kommer regionerna att stärkas. Det är viktigt med starka regioner. Jag är förmäten nog – där är jag inte ödmjuk – att påstå att den här regionen kommer att kunna bli en mycket

Prot. 1994/95:37
7 december

**Fel! Okänt
växelargument.**

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

viktig region i det nya Europa, en stark region, kanske den starkaste i Norden.

Anf. 19 KERSTIN WARNERBRING (c) replik:

Fru talman! Det är inte så svårt att låta bli att ta upp alla de positiva sakerna med det här projektet, eftersom det inte finns några. Det talas så varmt om hur bra det här skall vara för regionen. Om det här skall vara så bra för regionen förstår jag inte varför staten skall gå in med statsgarantier. Varför är det inte enbart regionen som skall bekosta det?

Jag och – märk väl, Bo Nilsson – en överväldigande majoritet av den skånska befolkningen har inte kunnat hitta någonting positivt med projektet. Att knyta ihop Malmö och Själland går precis lika bra med en tunnel, som dessutom skulle kosta betydligt mindre.

Bo Nilsson talar om hur viktigt detta är för företagen. Jag har talat med oändligt många företagare i Skåne och de säger: Vad vi behöver är en psykologisk bro till Danmark. Den får vi genom informationsteknologi.

Häromveckan var trafikexperter från hela Europa i Malmö. De förlade sitt möte dit därför att de var förundrade över vad vi håller på med som planerar tunnelbanor under den lilla staden Malmö och en enorm bro för att bygga ihop Malmö och Köpenhamn. I hela Europa i övrigt satsar man i stället bara på miljöförbättrande transportsystem, inte på transportsystem som uppmuntrar biltrafik. Man sade också att Malmö skulle bli den stora förloraren. All erfarenhet visar att det är den största staden av de två som man bygger ihop som vinner på det hela.

Utländska trafikexperter är alltså synnerligen förvånade över vad vi håller på med där nere. Det är också skåningarna. Det finns ingen anledning att förstöra miljön ännu mer för att med en bro fästa Sverige till Danmark, när man precis lika gärna kan göra det med en tunnel. Broprojektet förstör totalt innerstadens miljö i Malmö därför att det blir nödvändigt med en utbyggnad av Kontinentalbanan. Läger man i stället en järnvägstunnel norr om staden behövs inte dessa utbyggnader av vare sig Citytunneln eller Kontinentalbanan. Detta borde ligga i alla skåningars intresse, förutom att ekonomin ligger i hela svenska folkets intresse.

Anf. 20 BO NILSSON (s) replik:

Fru talman! Kerstin Warnerbring fortsätter att argumentera på samma sätt som i sitt inledningsanförande. Det finns inga positiva effekter, säger hon. Det tycker jag faktiskt är på gränsen till löjligt. I den här riksdagen har 229 av våra ledamöter röstat för projektet. Jag utgår från att de har funderat över det här och tyckt att det finns något positivt i det, annars skulle de inte ha röstat ja. Men vad vet jag? Kerstin Warnerbring kan ju fråga sina borgerliga kolleger om detta. Det var 85 som röstade nej. Det finns många sympatisörer till projektet. Jag tycker att det finns skäl för er motståndare att inse detta en gång för alla, precis som vi insett för länge sedan att det finns motståndare till projektet.

Sedan försöker Kerstin Warnerbring med ekonomiska argument. Varför betalar inte regionen? frågar hon. Finns det något projekt i den

här storleksordningen i hela världen där regionen själv har betalat? Det här skall finansieras med avgifter, och då måste man ha statliga garantier. Jag tycker inte att det är ett dugg konstigt.

När man sedan talar om ekonomi och säkerhet och dessutom förordar en tunnel tycker jag faktiskt att kommentarer är överflödiga.

Kerstin Warnerbring säger också att Europa inte satsar på vägtransporter. Men vi har ju nu börjat få säkra kontakter nere i Europa – om vi inte tidigare haft sådana. Det finns ju en mängd vägprojekt i Europa som EU tycker att det är viktigt att vi satsar på. Viljan finns att bygga ut dem. Man är t.o.m. beredd att ekonomiskt stödja sådana här projekt.

Man måste ändå inse vad som är verklighet. Jag är den förste att vilja gynna kollektivtrafiken. Jag är den förste att välja tåget när jag åker hit. Men man måste ändå inse att biltrafiken inom en överskådlig framtid kommer att vara det dominerande transportsättet. Även om vi vill satsa på andra trafikslag måste vi inse att även biltrafiken i både Europa och Sverige måste fungera. Därför tror jag att den här bron behövs.

Anf. 21 KERSTIN WARNERBRING (c) replik:

Fru talman! Bo Nilsson återkommer ständigt till detta med att bron skall avgiftsfinansieras. Ja, men allt fler ekonomiska bedömare börjar begripa att det inte kommer att fungera, därför att kalkylen gjordes utifrån felaktiga och falska underlag och därför att alla trafikbedömare bedömer att trafiken kommer att minska – inte öka.

Uppenbarligen är man ute efter att på alla sätt och vis se till att trafiken ökar, därför att man absolut vill ha bron.

I det första beräkningsunderlaget står det nämligen att den bästa finansieringen av bron skulle vara att ta 35 kr per bil i avgift. Då skulle det behövas 40 000 bilar för att detta skall gå i lås. Det är naturligtvis därför som man tänker bygga en fyrfilig motorväg som skall kunna svälja 30 000–40 000 bilar. Men varför en fyrfilig motorväg när det bara handlar om att förflytta folk mellan Malmö och Köpenhamn? Detta är ju icke en sträcka på vilken gods kommer att transporteras.

Inga företagare är intresserade av den enorma försening som det här innebär vid förflyttning till Europa. Tyskland har inga som helst planer på att bygga någon förbindelse över Fehmarn Belt. Jag vet detta, därför att jag har tagit reda på det. Inom en överskådlig framtid finns det inget intresse för detta, därför att i Tyskland är man helt upptagen med att bygga ut infrastrukturen i de östra delarna.

Bo Nilsson sade också att vi måste vara hemskt dumma när vi inte begriper hur viktigt detta är för sysselsättningen. Det här skapar ju jobb, säger han. Ja, det skapar några jobb under fyra, fem eller högst sex års tid. Men sedan?

Det är alltså sådant här kortsiktigt ekonomiskt vinningstänkande som ända sedan 60-talet har styrt politiken i det här landet. Det måste bli ett slut på det.

229 av riksdagens ledamöter har röstat för detta. Jag skulle i dag för det första vilja rekommendera alla dessa riksdagsledamöter att ta en ordentlig titt på vad detta innebär för Malmöregionen, för Skåne som

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

helhet och, i en förlängning, för Östersjön samt för det andra vilja påminna dem om att de har fattat sina beslut utifrån felaktiga och falska beräkningsunderlag.

Anf. 22 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Fru talman! Jag tänkte börja med att kommentera litet av det som Bo Nilsson tagit upp i sina repliker och i sitt anförande.

Bo Nilsson sade att vi som säger nej till en bro sysslar med överdrifter. Enligt honom är det bara elände, elände och åter elände som vi talar om. Men vad Bo Nilsson gör är att han talar om glädjekalkyler, glädjekalkyler och åter glädjekalkyler. Jag skall återge några av Bo Nilssons "kraftord", och där tycker jag att han tagit i här i debatten.

Bron ger världens största universitet. Fyra universitetssjukhus knyts ihop, och vi får ett ökat kulturellt utbyte. Det är vad som sägs.

Tillåt mig att tvivla. Var finns det något som säger att en bro ger ett ökat universitetssamarbete? Det är faktiskt ganska omodernt att tro att man i dag mellan universiteten transporterar rapporter med lastbilar eller bilar. Det sköts via elektronisk post och med modern datateknik. För det behövs det ingen bro. Dessutom behöver universiteten ha ekonomiska möjligheter för att klara ett bra arbete. Då är risken stor att bron stjälar från universitetens möjligheter.

En annan stor överdrift – också här tycker jag alltså att Bo Nilsson tog i – är att detta inte är något som helst problem för miljön. Bo Nilsson påstår att miljön inte behöver få några som helst problem och att inga miljöproblem skulle förorsakas – det hade sagts i miljöprovningarna.

Vidare hänvisar Bo Nilsson till en mängd rapporter, som vi påstods inte ha läst. Det tycker jag är mycket märkligt. Är det några som är pålästa i den här frågan, så tror jag att det är vi som säger nej till bron. Och vi gör det utifrån faktakunskaper. Vi har läst om miljökonsekvenserna. Vi har tittat på de ekonomiska kalkylerna, och vi har tittat på helhetsaspekten. Vi har sedan kommit fram till att ni försöker plöttra sönder det här i små delmål. Ni väger inte in helheten, utan denna fattas.

Det finns en internationell konvention som antogs på Riomötet och som gäller försiktighetsprincipen. Den innebär att kan inte miljökonsekvenserna med säkerhet fastställas, skall man avstå från det miljöpåverkande projektet.

Vad säger då miljöprovningarna? Koncessionsnämnden prövade bara en liten del av bron, den del som skall gå över Sundet. Man var mycket tveksam och begärde en hel del förändringar, just därför att bron skulle klara miljöprovningen. Vattendomstolen var inte heller odelat positiv utan snarare negativ och påpekade att gör man inte de stora ändringarna i projektet, bl.a. gällde det flyttningen av ön i fråga, kan man inte godkänna det hela.

Vidare har man inte provat helheten. Jag tillhör dem som var med på Koncessionsnämndens sammanträde i Malmö. Vad fann jag? Jo, att Koncessionsnämnden hela tiden konsekvent klagade på att man hade

för litet underlag och för dåliga rapporter och på att det saknades material.

När det gäller helhetsaspekterna kunde man titta på, kan det tyckas, en så enkel liten sak som brofästet. Det skall ju byggas på en industri-tipp. Vad sade man? Jo, man sade: Det skall vi inte ta med i beräkning-en nu, därför att det skall Koncessionsnämnden pröva efter det att brobeslutet är taget.

Jag har svårt att tro att en koncessionsnämnd av miljöskäl skulle våga säga att det här med soptippen är ett så stort problem att vi måste säga nej till brobygget när allt annat är beslutat.

Det gäller alltså miljön. Men det gäller också de ekonomiska konsekvenserna. När det gäller de ekonomiska kalkylerna tycker jag att man också där borde tillämpa försiktighetsprincipen. De är nämligen så osäkra att det inte finns något som talar för att vi har råd med detta bygge eller som säger att det inte kommer att innebära en ökad belastning på den redan dåliga svenska ekonomin. Detta får bäras av de redan i dag svaga grupper i samhället som har svårt att klara sin ekonomi. Det kommer inte att bäras av de grupper som möjligen kan göra en eller annan förtjänst på brobygget i sig.

Skulle det vara av arbetsmarknadsskäl som vi skall bygga bron – för att åstadkomma jobb – kan jag komma med förslag till en mängd bättre arbetsmarknadsåtgärder som skulle innebära att vi fick betydligt bättre valuta för de pengar som satsas när det gäller en bra miljö och en bra arbetsmarknadssituation i Sverige.

Anf. 23 BO NILSSON (s) replik:

Fru talman! Egentligen var det inte särskilt mycket nytt som Marianne Samuelsson tog upp, utan det är samma argument som återkommer. Och egentligen vet jag inte om jag skall fortsätta replikskiftet.

Men en sakfråga vill jag kommentera. Marianne Samuelsson förlöjligade det här med universiteten och samarbetet. Det skulle bara handla om att flytta papper. Jag tycker att det är signifikativt för det sätt på vilket den här debatten förs. Det är synd att debatten förs på den nivån, därför att det gagnar inte saken – tvärtom.

Marianne Samuelsson hade också en ny runda om miljön. Jag har många gånger sagt att jag, om miljöprövningen inte kunde godkännas, vore den förste att säga nej till den här förbindelsen. Här vänder jag mig även till Kerstin Warnerbring. Förutsättningen för att detta skulle bli av var ju att vi klarade miljöprövningen. Men då sägs det: Vi är rädda om miljön i Skåne. Ja. Jag jag själv bor också i Skåne. Självklart är jag rädd om min, om familjens och om framtidens miljö. Därför skulle jag, som sagt, vara den förste att säga nej, om miljöprövningen inte hade klarats. Det är ett konstaterande som jag tycker att man inte kan komma ifrån.

Trots allt var det under en borgerlig regering som den slutliga prövningen gjordes. Det var inte regeringen som gjorde jobbet, utan det var naturligtvis en mängd kunniga myndigheter som gjorde en prövning och som kom fram till att man skulle klara det här. Efter detta är det, tycker jag, fritt fram för att bygga den här förbindelsen. Det är ju det som vi

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

har bestämt tidigare, och det är för detta som kapitaltäckningsgarantin behövs. Jag yrkar, precis som tidigare, bifall här.

Anf. 24 MARIANNE SAMUELSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag tillhör dem som inte tror på att bron är avgörande för samarbetet mellan universiteten, utan det är andra faktorer som är avgörande för universitetssamarbetet. Det finns ingenting i kalkylerna som tyder på att just bron skulle innebära att universitetssamarbetet ökar, utan det är som sagt andra faktorer.

Det var det jag tog upp, och det tycker jag är fullt legitimt, eftersom Bo Nilsson hävdade att universitetssamarbetet skulle bli så mycket bättre än vad är i dag, om vi skulle få en bro.

Om Bo Nilsson menar att miljön för honom är en så avgörande fråga, tycker jag att det är konstigt att han inte tagit mer allvarligt på den kritik som ändå finns med i Koncessionsnämndens prövning och även i Vattendomstolens dom. Det är också märkligt att Bo Nilsson inte går på försiktighetsprincipen, som ändå är en internationell konvention som vi har sagt oss vilja följa.

Så till dagens egentliga fråga, den ekonomiska kalkylen. De kostnadsberäkningar som gjorts är inte så helt säkra, utan underlaget för att fatta ett så stort beslut är mycket dåligt i det ekonomiska läge som vi i dag har i landet. Det är viktigt för riksdagen, som har att ta ansvar för ekonomiska beslut, att ha det underlag som krävs för att vi skall kunna fatta de riktiga besluten. Jag anser att det här underlaget är alltför osäkert och dåligt.

Anf. 25 GUDRUN LINDVALL (mp):

Fru talman! Mänskligheten står inför en av sina största utmaningar, konstaterade man på Riokonferensen 1992, nämligen miljöförstörelsen.

Man jobbar nu mycket ute i kommunerna för att skapa lokala Agenda 21, som skall visa hur vi kan nå en ekologiskt hållbar utveckling så att även kommande generationer får ta del av den välfärd som är möjlig på jorden.

I skenet av Agenda 21 kan man säga att Öresundsbron är ett förlegat projekt. Det bygger på ett gammalt synsätt, som saknar de insikter om ekologi och hållbarhet för samhället som i dag måste ingå i prövningen av alla projekt. Utifrån ett Agenda 21-perspektiv borde brobeslutet omprövas. Resultatet kan då bara bli *ett*: Bron skall aldrig byggas!

Bo Nilsson sade att han skulle vara den förste att avstyrka bron, om miljöprövningen visar att det finns tveksamheter. Koncessionsnämnden avstyrkte faktiskt bron. Vi kan läsa i regeringens skrivelse 1993/94 Redogörelse för handläggningen av prövningen av ansökan om en fast förbindelse över Öresund:

”Koncessionsnämnden för miljöskydd avstyrker bifall till Öresundskonsortiets ansökan om tillstånd enligt naturresurslagen till den fasta förbindelsen över Öresund.

Som skäl för avstyrkan anför Koncessionsnämnden dels att Östersjön, som är särskilt känslig från ekologisk synpunkt, kan skadas, dels

att Lommabukten och Lundåkrabukten samt Limhamnströskeln, som är områden av riksintresse för yrkesfiske respektive naturvård, påtagligt kan skadas. Nämnden avstyrker också av hänsyn till samhällets mål vad gäller miljöanpassade transportsystem.”

Om regeringen inte före prövningen hade sagt att man skulle överpröva Koncessionsnämndens beslut, skulle utslaget ha blivit nej.

Vilka miljöhot är det då som finns?

Östersjön är ett mycket speciellt innanhav. För att det skall fungera krävs det att det kommer in friskt salt och syresatt vatten. Forskarna är oense om huruvida en bro allvarligt kan förhindra denna vattentillförsel. Redan det förhållandet att forskarna är oense borde göra att man av försiktighetsskäl inte bygger bron.

När det gäller Skåne har man egentligen aldrig tittat på konsekvenserna. Skåne är vår kornbod, och lantbruket är här en viktig sysselsättning. Vad som följer av en ökande biltrafik är att vi får alltmer marknära ozon, som är ett gift för växter. I USA har man räknat på hur många miljarder jordbruket förlorar just på grund av marknära ozon. Framstående forskare kan i dag visa att jordbruket håller på att förlora på grund av det marknära ozonet. En stigande biltrafik ökar det marknära ozonet, och det är ett direkt hot mot jordbruksnäringen i Skåne. Det borde stämma Bo Nilsson till eftertanke.

De försurande utsläppen från bilarna påverkar också pH-värdet i marken i Skåne, och det är mycket allvarligt. Det innebär att många metaller löses ut och kommer in i grödan och att jordarna på sikt blir obrukbara. Detta oroar många forskare i Skåne, men det kom aldrig med i miljöprövningen.

Jag har haft förmånen att ha kontakt med många marinekologer i Baltikum, och jag kan säga att Sveriges anseende som ett land intresserat av miljöfrågor har fått en allvarlig knäck just på grund av Öresundsbron. Man menar att om vi kan göra sådana avsteg när gäller försiktighetsprincipen och besluta om ett projekt som så påtagligt påverkar även alla andra stater runt Östersjön, har vår trovärdighet inte samma lyskraft som tidigare. Marinekologen Jüri Tenson menar att egentligen borde alla stater runt Östersjön ha varit med och diskuterat om den här bron skulle byggas eller inte. Men det vågade man inte från svensk sida.

Jag skulle vilja påstå att det inte är en slump att många ungdomsförbund säger nej till det här projektet. Jag vill påstå att det här handlar om ekologisk kunskap. Det här är ett projekt som inte hör framtiden till. De kommande parlamentarikerna, som skall ta ansvaret för detta, säger i dag nej. Det borde också stämma de riksdagsledamöter som tidigare sagt ja till en viss eftertanke. Det vore kanske bra om man hade sina ungdomsförbund med sig när man beslutar om projekt som uppenbart får konsekvenser för framtiden.

Vi i Miljöpartiet anser att det behövs en uppräckning av kunskapsnivån när det gäller ekologin, och vi kommer att verka för att Det naturliga stegets Karl-Henrik Robèrt får föreläsa här i kammaren. Faktum är att många av er som sitter här aldrig har fått ekologiundervisning. Men det har de unga, och jag tror att det är avgörande för deras ställningsta-

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

gande i många politiska frågor. Man har kunskapen om ekologin i ryggmärken. Det skulle jag önska att alla ledamöter i den här kammaren hade.

Här har socialdemokraterna faktiskt chansen att visa att man tänker nytt, att man vågar tänka om och att man kan ta till sig ny kunskap. Dessutom kommer man att spara pengar till statskassan, något som man i många andra frågor säger sig värna enormt om. Här finns chansen. Man skulle spara pengar och man skulle spara miljön, om man vågade lämna den gamla typen av tänkande, om man vågade börja tänka nytt, och om man vågade börja tänka på vad som är ekologiskt hållbart för framtiden och titta på varje projekt ur nya synvinklar. Om man vågade det är jag övertygad om att det finns bara ett svar: Det här projektet hör forntiden till – det hör inte framtiden till. Det leder oss inte till ett samhälle i ekologisk balans, och det leder inte till en hållbar utveckling. Det måste utgå!

Använd Agenda 21 även i den här kammaren!

Anf. 26 EVA GOËS (mp):

Fru talman! Gudrun Lindvall var inne på detta projekt Gigantic. Är det inte nog med kärnkraftens sårbarhet, och att man har JAS-planet? Det som håller på att ske inför våra ögon är ett ekonomiskt-ekologiskt vansinne.

Det sägs att som biologisk varelse orkar man inte ta emot alla negativa intryck längre än till elva års ålder, om man inte lyckas slussa ut dem på olika sätt. Det är inte konstigt om man känner vanmakt i det här samhället, när politikerna hela tiden kör över folkmajoriteten.

Jag var nere på koncessionsförhandlingarna den tredje veckan i januari. 70 % av Malmös befolkning sade nej till bron, och det var många närvarande. De enda som talade positivt om bron var portföljbärarna, som talade om att man måste ha förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, precis som om det tidigare inte varit möjligt. Vilka har inte turat mellan Malmö och Köpenhamn eller mellan Helsingborg och Helsingör?

Nej, det här projektet ingår inte i ett kretsloppssamhälle och inte i ett framtida samhälle, precis som mina kamrater i Miljöpartiet har sagt.

”Vi har inte råd att fortsätta med miljöförstöringen” har Björn Gillberg sagt. Döm om min förvåning när det var han som stod där och förde talan för bron. Men jag vill då påpeka att han visade på saker som måste ändras, eftersom de premisser man haft att utgå från var helt felaktiga. Det var massor av fel, och han sade att man inte kunde bygga bron enligt de tänkta planerna. När jag nu läser betänkandet ser jag att det är ungefär samma skisser som man hade 1993 som ligger till grund för beslutet.

När jag var i Malmö sades det från Vägverkets sida att man absolut inte kunde tänka sig en enplanslösning utan att det måste vara två plan – ett för motorvägen och ett för järnvägen, eftersom det skulle bli sådana vibrationer.

Från Sjöfartsverket, som hade simulerat den tänkta sjöfarten, framkom det att man absolut inte kunde ha 300 meter mellan brodelarna utan att

det måste vara 400 meter. Dessutom sades det att man måste höja bron, eftersom den annars skulle bli påkörd; man hade gjort 14 eller 17 simuleringar, och man hade kört på bron varenda gång. Det här menar jag att man inte har tagit med i de ekonomiska beräkningarna.

Men det är inte bara det. Det finns socioekonomiska saker som man inte heller har tagit upp, för att inte tala om miljön och de ekologiska konsekvenserna av Öresundsprojektet. Jag ser det som att Öresundsbron är en ekonomisk ruin för Sverige. Hur kan man tänka sig att kasta 20 – 40 miljarder kronor i sjön, för detta är att kasta pengarna i sjön.

Jag, som norrlänning, hade rest ned för att få yttra mig å Norrlands vägnar när det gäller torskfisket. Vi bryr oss faktiskt om var torskarna sätter sina första spår, var ynglen kommer till och var de får växa. Den här gången talade man också om att salthalten skulle sjunka med 11 – 10,97 % på botten och 7 – 6,97 % på ytan i Östersjön, och det skulle slå ut torskrommen. Fiskeriverket bedömde att den kritiska gränsen låg vid 0,25 – 0,5 % sänkt salthalt. Är det här döden för torsken? Det kan man fråga sig.

Vad är det för risker man tar? Det här kallas ett riksintresse, men jag säger att det är ett riskintresse när det gäller miljö, människa och ekonomi. Det är kortsiktigt, och man tänker inte på kommande generationer.

Bo Nilsson var inne på att man skall förbinda två länder. Det är livsviktigt att förbinda. Vi kan förbinda oss med de baltiska staterna, men inte bygger vi en bro. Men snart är väl också det på gång. Jag tyckte att jag hörde någon som sade att man skulle bygga en bank över Kvarken. Man tror inte sina öron.

Jag tycker att det är känslomässiga argument som kommer från jägarna, och det är fakta som kommer från dem som säger nej.

Handläggningen av det här ärendet är under all kritik. Den har inte följt den demokratiska processen. Handläggningen av beslutsprocessen rörande Öresundsbron strider mot internationella konventioner, lagar och regler samt svensk rättspraxis. Regeringsformen säger att myndigheten skall pröva utifrån lagar, ej utifrån avtal, dvs. det svensk-danska avtalet.

När man har provat har man gjort miljökonsekvensbeskrivningen utifrån avtalets begränsningar. Det är avtalet som har begränsat möjligheten att göra riktiga miljökonsekvensbeskrivningar. Om det, som vi i Miljöpartiet vill, infördes en livscykel-specifikation på varor – alltså en bedömning av om varan från vaggan till graven är miljöstörande eller miljöfärlig – skulle vi inte hitta någon punkt där Öresundsbron skulle kunna gå igenom utan att vi skulle säga att den var miljöstörande.

Detta anser man i dagens Sverige att man har råd att kasta ut pengar på, när man inte har riktiga ekonomiska kalkyler, för att inte tala om att man inte har de långsiktiga ekologiska kalkylerna färdiga, och man har inte analyserat konsekvenserna.

Jag säger nej till Öresundsbron och nej till sådana här gigantiska projekt som man inte kan överskåda konsekvenserna av.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Herr talman! Jag noterar att jag tillhör den del av den här församlingen som baserar sitt agerande på känslor och icke på fakta. Människan har alltid där det har funnits tekniska och ekonomiska möjligheter byggt broar. Det är det näst äldsta kommunikationsmedel som vi känner till.

Herr talman! Man skall inte skämta i en sådan här allvarlig fråga, men om nu Öresundsbron är så pass eländig som den i dag har beskrivits, varför river man då inte en masse alla övriga befintliga broar i Sverige? De måste ju innebära exakt samma negativa konsekvenser.

Eva Goës pratade om att hon har varit nere i Malmö och hört på motståndarna. Hon talade om att 70 % av malmöborna var emot bron och att alla var närvarande. Jag bor i Malmö och känner på ett ungefär till Malmös faciliteter. Att 70 % av befolkningen skulle befinna sig på samma ställe på samma gång är tveksamt. Den största samlingsplatsen i Malmö är såvitt jag vet Malmö stadion. Där kan man ta emot 31 000 åskådare. Några 300 000 lär inte vara möjligt.

Det har pratats om ekonomi. Låt mig säga att om järnvägen skall få en chans att överleva gäller faktiskt en bro. Skulle det bli en tunnel och järnvägen skulle stå för sina egna kostnader, då kan vi garanterat säga att skattebetalarna kommer att behöva rycka in. Det finns ingen möjlighet att resenärerna i en eventuell tågtunnel själva skulle kunna betala de priser som krävs. Det har vi sett. Det är baserat på all erfarenhet världen över.

Att det inte blev en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör beror på att danskarna inte ville ha det på det viset. I dag pratar man om att svenska staten skall stå som delrisktagare. Från början ville man i och för sig finansiera detta privat, men danskarna, som ändå kan betecknas som Nordens greker, alltså skickliga affärsmän, föreslog att detta skulle vara ett statligt projekt. Och när danskarna, som lyckats rätt hyggligt i övriga affärsmässiga sammanhang, har den uppfattningen finns det ingen anledning för oss att ha en motsatt sådan.

Det har också pratats om Helsingborgsåkaren som inte vill åka över en eventuell bro. Om hans kunder, som han lever av, anser att frakterna skall gå över bron får han nog ändra sig. Jag kan bara notera och meddela kammarens ledamöter att Malmös åkeriförening kör runt med en text på sina lastbilar där man talar om att bygga bron och det snabbt. Jag tror inte att de gör det under någon som helst form av tvång.

Till sist, herr talman, något om mer akuta Malmöproblem. Det har sagts att den här frågan är oerhört intensivt debatterad i Malmö och att malmöborna är bestämda motståndare till byggandet av en Öresundsbro. Detsamma har sagts om regionen runt Malmö.

Det är möjligt att man inte fattar så mycket här i världen, men kan då någon i den här kammaren förklara för mig varför Centerpartiet i Malmö på 70-talet hade mellan 8 och 10 mandat i Malmö kommunfullmäktige. I valet 1994 fick partiet 1 mandat, detta tack vare att man förändrat valkretsindelningen. Annars hade Centern varit ute. Om den här frågan är så pass viktig för malmöborna, varför har Centern i likhet med Vänsterpartiet och Miljöpartiet lyckats få så litet gehör i den här

frågan som man bevisligen har fått? Kan det möjligtvis bero på att deras politik i övrigt är så litet attraktiv för malmöborna?

När man lyssnat till debatten här i dag har man fått uppfattningen att detta är en ödesfråga för malmöborna. Men om inte valet i september 1994 var helt fejkat tyckte tydligen malmöborna i stort sett den hela och raka motsatsen.

Prot. 1994/95:37
7 december

**Fel! Okänt
växelargument.**

Anf. 28 EVA GOËS (mp) replik:

Herr talman! Naturligtvis var det ett syftningsfel. Alla från Malmö som skulle ha kunnat vara där var inte närvarande vid den här koncessionsförhandlingen. Men 70 % av befolkningen är emot att man bygger en bro i Malmö.

Anledningen till att de är emot är att Malmö blir en slasktratt. De vet inte vilka miljökonsekvenser alla de här tillfartsvägarna kommer att medföra. Samma sak gäller de ekonomiska konsekvenserna.

När Sten Andersson nämner att åkerinäringen vill ha bron, kan jag också hänvisa till det här mötet. Transportarbetareförbundet hade testat företagets inställning till bron och mötts av ointresse från buss-, åkeri- och järnvägsbranschen. Det är motsägelsefulla uppgifter. De väljer hellre att åka järnvägslinken Malmö–Trelleborg–Sassnitz.

Anf. 29 STEN ANDERSSON (m) replik:

Herr talman! Jag ställde i mitt anförande, baserat på den i kammaren i dag framförda argumentationen för att bron mellan Köpenhamn och Malmö skulle vara ytterst negativ, frågan om vi kan förvänta oss ett förslag från Miljöpartiet om att alla befintliga broar i Sverige skall rivas. Det skulle ju bli konsekvensen, om man nu skulle drabbas av ett anfall av logik.

Jag har vidare, herr talman, noterat att Transportarbetareförbundet och Sjöfolksförbundet har sagt nej till bron, men jag misstänker innerst inne att det beror litet grand på egenintresse, på samma sätt som när arbetarna i Manchester på 1800-talet kastade ut maskinerna därför att dessa äventyrade deras arbetstillfällen. Vi har sett att detta på sikt var fördärligt. Eva Goës gjorde en del referenser till Malmö, och jag tror att reaktionerna där bygger på exakt samma grund.

Anf. 30 EVA GOËS (mp) replik:

Herr talman! Det framkom tydligt att åkerinäringen och Transportarbetareförbundet vill se en utveckling av en järnvägslänk Malmö–Trelleborg–Sassnitz med en kombination av järnväg och färja.

När det sedan gäller broar vill jag bara framhålla att vi naturligtvis har arbetat emot Vedabron eller Höga kusten-bron. Vi anser att det inte är sådana projekt som man skall satsa på, om man skall följa försiktighetsprincipen och vill ansluta till Riokonferensens mål om en hållbar utveckling.

Anf. 31 STEN ANDERSSON (m) replik:

Herr talman! Jag har nu fått Eva Goës att acceptera även Vedabron uppe i hennes härliga hemtrakter. Men låt oss tala om något mera när-

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

beläget, nämligen Västerbron i Stockholm. Skall vi riva också den? Skall vi behöva sätta in färjor där i stället?

Varför är just Öresundsbron så eländig, när alla andra broar är så efterfrågade? Det gäller här användningen av det bevisligen näst bästa kommunikationsmedel som någonsin har funnits.

Anf. 32 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Jag vill svara på Sten Anderssons fråga. Jag trodde först inte att han ville få den besvarad, men eftersom den har ställts två gånger, skall jag besvara den.

Varför vill Miljöpartiet inte riva alla broar som finns, t.ex. Västerbron, och varför säger vi då nej till Öresundsbron? Det har med vanlig enkel miljökunskap att göra. Det är ett ämne som faktiskt inte ligger så långt från logiken. Ett litet anfall av miljöinsikt skulle inte passa dåligt i detta sammanhang.

Vi motsätter oss en satsning på ökad framkomlighet för bilismen, och man främjar här möjligheterna att utöka massbilismen. Sten Andersson anför att bilen skulle vara det näst bästa transportmedlet. Massbilismen är i dag ett kraftigt hot mot Östersjön, och det är inte bra.

Vi hatar inte bilar. De är praktiska och lätta att använda, och vi vill inte att bilarna skall försvinna från jordens yta. Jag kan själv emellanåt åka bil. Jag tycker att människor som bor på landsbygden kan ha bil osv.

Men varför skall vi fortsätta att satsa på en vansinnesindustri som vi vet har mycket negativa konsekvenser? Det är bakgrunden till att vi inte vill att Öresundsbron skall byggas. Det är precis så som Henry Ford har sagt: För varje meter motorväg som man bygger tillkommer ytterligare en bil.

Vi måste bedriva en aktiv miljöpolitik även på transportområdet. Det ankommer särskilt på oss att reagera när gammalt tänkande och gamla lösningar tillämpas på nya problem. Den inställningen står Miljöpartiet för.

Jag vill avslutningsvis ta upp frågan varför Miljöpartiet inte får mer gehör för sina idéer. Jag kan – även om det inte berör Sten Anderssons parti – påpeka att i EU-omröstningen nyligen närmare 47 % röstade nej, trots att nejsägarna inte har 47 % representation i riksdagen utan snarare 15. Människor kan faktiskt ibland ha en självständig uppfattning i förhållande till det egna partiet.

Anf. 33 STEN ANDERSSON (m) replik:

Herr talman! Jag har noterat att Elisa Abascal Reyes från Miljöpartiet anser att människor i allmänna och fria riksdagsval inte har en självständig uppfattning men däremot förmodligen har det i EU-frågan.

Men tillbaka till litet mera jordnära områden. Är inte Västerbron en förutsättning för massbilismen? Den vill Miljöpartiet behålla. Det skulle vara ytterst intressant och säkerligen givande för många att få en hygglig förklaring till detta något egendomliga ställningstagande.

Anf. 34 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Det är självklart att svenska folket har en självständig uppfattning. Jag sade bara att man kan tänka självständigt på vissa punkter i förhållande till sitt parti även i sakfrågor. Jag tror inte att det kan motsägas. Det har den senaste folkomröstningen bevisat.

Miljöpartiet arbetar t.ex. aktivt för att förändra Dennispaketet och motorledssatsningarna i Stockholm, så att dessa framför allt skall komma att inriktas på kollektivtrafik. Vi tycker att det i det sammanhanget görs en ojämn fördelning. Det handlar framför allt om de investeringar som görs. Bilsituationen i Stockholm är tragisk, eftersom den har lett till att 40 % i Stockholmsregionen är allergiker.

Herr talman! Sten Andersson talar om jordnära saker. Jag skulle vilja redovisa en "vattennära" argumentation när det gäller Östersjön. Massbilismen är fortfarande ett hot. Över en tredjedel av Östersjöns botten är död, och det går förmodligen inte att göra någonting åt det.

Västerbron finns, men varför skall vi satsa mer pengar på gamla lösningar? Om man behöver ett nytt klädesplagg, går man inte ut och köper ett trasigt. Om det är sommar köper man inte en vinterkappa, och om det är vinter köper man inte sommarplagg. Det har nu blivit vinter, och det krävs annorlunda lösningar av problemen.

Att Miljöpartiet inte vill ha Öresundsbron beror på att den helt enkelt är en föråldrad lösning. Det finns ingen framtid för den. Ett enda ungdomsförbund är för bron, och det är moderaternas ungdomsförbund. Övriga ungdomsförbund är faktiskt mot bron, och jag tycker att det är ganska talande.

Anf. 35 STEN ANDERSSON (m) replik:

Herr talman! Jag vill först tala om att ungdomsförbundens andel av svenska folket är ganska liten. Andelen människor som deltar i allmänna och fria val lär däremot uppgå till ca 90 %.

Sedan några ord om ekonomi. Om man är smart, Elisa Abascal Reyes, köper man sommarkläder på vintern. Då spar man mycket pengar. Jag noterar att Miljöpartiet på sikt har ambitionen att riva Västerbron. Det skulle då bli en stor fördel för kommunikationerna i Stockholm. Applicerad på det övriga Sverige skulle en sådan politik bli en miljömässig katastrof.

Anf. 36 KERSTIN WARNERBRING (c):

Herr talman! Jag måste helt enkelt uttrycka min förvåning över två saker. Först kan jag konstatera att ja-företrädarna – två av dem är representerade i kammaren just nu – inte har några som helst verkliga argument för att bygga bron. Icke något sådant argument har framkommit under hela denna stund.

Jag måste vidare med sorg konstatera att Skånepolitikerna inte vill se den verklighet som vi i Malmöregionen lever i. Det är på sin plats att påminna om att samtliga riksdagens ledamöter i torsdags fick en liten skrift med titeln "Får vi liv i Östersjön?" Normalt sett mycket optimistiska forskare har där på ett pessimistiskt sätt framställt Östersjöns framtid. Man menar att oerhört mycket av livet i Östersjön helt enkelt beror på om vi skall kunna minska bilismen eller inte.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Ett område där vi då är tvungna att försöka minska bilismen är just Malmöregionen. Det är Sveriges tätast befolkade område. Vi har där den absolut tätaste biltrafiken, och de allra största föroreningarna kommer just från biltrafiken. Detta måste vi förändra, och det gör vi inte genom att bygga en bro som skall avgiftsfinansieras.

Sten Andersson skyller här hela Öresundsbroprojektet på Danmark. Det är otroligt. Det var Danmark som inte ville ha någon bro mellan Helsingör och Helsingborg, den närmaste sträckan. Det var Danmark som har sagt att bron skall avgiftsfinansieras och att det skall finnas statsgarantier. Har verkligen inte svenska riksdagsledamöter haft några som helst egna åsikter i denna fråga? Är det ändå inte dags att ledamöterna i Sveriges riksdag sätter sig ner och tänker efter vad "lilla Danmarks" krav ställer till för Sveriges del?

Det är i sanning på tiden att hela detta projekt omprövas, inte minst för Skåneregionens del, Sten Andersson och Bo Nilsson. Som jag tidigare sade för det med sig oändligt svåra miljökonsekvenser för många människor, direkt via kontinentalbanan och indirekt via ökade luftföroreningar. Vi har inte råd med detta, vare sig ekonomiskt eller miljömässigt.

Anf. 37 STEN ANDERSSON (m):

Herr talman! Jag noterar att vi som förespråkar en bro enligt Kerstin Warnerbring inte har några som helst faktaargument, till skillnad från den minoritet som efter moget övervägande har valt att rösta på de partier som inte förespråkar en bro. Argumentationen är ibland litet konstig.

Det är väl inte så att danskarna har krävt att bron skall avgiftsfinansieras. Det har varit bestämt hela tiden, ända sedan debattens begynnelse. Det som Kerstin Warnerbring säger om det är ett nytt påfund.

Som ledamot från Skåne skall man inte stå här och prata om "lilla Danmark". Det kan ju hända att man någon gång hamnar i Köpenhamn, och då är det uttrycket kanske inte det mest populära man kan åstadkomma.

Herr talman! Om nu frågan är av en sådan dignitet och betydelse som vi har fått höra här i kammaren i dag, varför har då bara ett ytterst litet antal av malmöborna röstat på de partier som i årtal har varit motståndare mot bron? Det är ju bevisligen i Malmö det ena brofästet skall ligga. Beror det på att argumenten från motståndarna inte är bärande eller beror det på att dessa tre partiers politik i övrigt är så litet attraktiv, att människorna i allmänna och fria val inte kan tänka sig att lägga sina på dem?

Anf. 38 KERSTIN WARNERBRING (c):

Herr talman! Jag torde vid det här laget behöva påminna Sten Andersson om att det han kallar för en minoritet i dag är en mycket stor majoritet av hela svenska folket. Även längst uppe i norr är man engagerad i denna brofråga. Det är man helt enkelt därför att man förstår att när staten så småningom kommer att få lägga så mycket pengar på detta

broprojekt, blir det inget över till regional planering, till de infrastruktursatsningar som behövs i resten av Sverige.

Vad gäller Skånedelen finns en mycket seriös undersökning som gjordes sent i våras som visar att tre fjärdedelar av skåningarna inte är intresserade av någon bro. Det säger faktiskt ganska mycket om tillståndet i Skåne.

Sten Andersson återkommer ideligen till valresultatet. Sten Andersson borde vara väl insatt i att valresultat är något mycket komplicerat. Jag kan för övrigt nämna att Centern nådde ett mycket gott valresultat, speciellt i de valkretsar som berörs av Citytunneln och kontinentalbanan. Folk har klart sagt ifrån att de inte är intresserade.

Anf. 39 STEN ANDERSSON (m):

Herr talman! Hela Sverige är emot bron, enligt Kerstin Warnerbring. Jag vet inte om det har varit någon seriös omröstning om det. Jag noterar i alla fall att de partier som klart och tydligt har sagt att de är för bron trots detta har erhållit en överväldigande majoritet i allmänhet och i synnerhet bland de skånska väljarna. På Centerns valaffischer fanns bara nej och åter nej till bron. Av malmöbornas 180 000 fick man endast 1 %. Så många ansåg alltså att Centern var det mest gångbara alternativet.

Herr talman! Jag noterar att ingen har svarat på mitt påstående om att en tunnel skulle vara den verkliga ekonomiska katastrofen. Om en tunnel inte skall skattefinansieras utan resenärerna fullt ut skall betala varje krona av kostnaden, hur mycket skulle det kosta per person att färdas i en järnvägsvagn via en tunnel mellan Malmö och Köpenhamn? Den summan lär bli astronomisk.

Anf. 40 KERSTIN WARNERBRING (c):

Herr talman! Tunnelalternativet har över huvud taget aldrig fått någon riktigt ordentlig ekonomisk analys, helt enkelt därför att man band upp sig för broalternativet till att börja med. Den synnerligen undermåliga analys som gjordes av tunnelalternativet gav det inte samma ekonomiska villkor som broalternativet.

Sten Andersson sade i ett tidigare inlägg att det vore döden för järnvägen om vi byggde en tunnel i stället för en bro. Det verkar som om den här bron håller på att bli döden för järnvägen redan nu. SJ liksom företagets danska motsvarighet börjar dra öronen åt sig. De kommer att få betala en oerhört stor del av kostnaderna varje år. De förstår att om trafikavgifterna skall kunna finansiera hela broprojektet, måste avgifterna sänkas till en nivå som innebär att SJ helt enkelt inte kommer att kunna klara av sin trafik. Den kommer att gå med alltför stort underskott.

Det krävs en ordentlig ekonomisk analys av tunnelalternativet. Det har det alternativet aldrig fått.

Herr talman! Låt mig till sist konstatera att Sten Andersson, i likhet med Bo Nilsson, inte har kommit med något enda argument för denna bro. Han har inte kommit med något argument,

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

utan han har hållit på med oseriöst tal om att riva broar som redan finns. Han vill inte se att detta nya projekt skulle innebära mycket svåra följder för både ekonomi och miljö här i landet.

Anf. 41 STEN ANDERSSON (m):

Herr talman! Jag noterar att Kerstin Warnerbrings ekonomiska analys nog knappast kan få högsta betyg. Om tunneln skall betalas fullt ut av dem som åker med järnvägen blir det bevisligen dyrt. Det är bara att dividera kostnaden med antalet resenärer. Det finns ingen annan möjlighet.

Vi som pratar för ja-sidan i dag är mindre vetande, och vi baserar vårt ställningstagande på känslor. Det har jag förstått. Den minoritet i riksdagen som röstar nej besitter tydligen all världens klokskap. Om detta kan vi tvista. Men låt framtiden utvisa vem som har rätt.

Herr talman! Jag är övertygad om att exakt samma sak händer med Öresundsbron som har hänt med alla övriga broar i världen sedan urminnes tider.

Initialt har det funnits ett motstånd. Efter hand har nej-anhängarna sedan reducerats i mycket stor omfattning.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 16 §.)

*Handläggning av
prövningen av ansökan
om en fast förbindelse
över Öresund*

5 § Handläggningen av prövningen av ansökan om en fast förbindelse över Öresund

Föredrogs

Bostadsutskottets betänkande 1994/95:BoU5

Handläggningen av prövningen av ansökan om en fast förbindelse över Öresund (skr. 1993/94:95)

Anf. 42 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Detta betänkande handlar om hur regeringen har handlagt prövningen av Öresundsbron enligt naturresurslagen och vattenlagen. Från Miljöpartiets sida är vi mycket kritiska till hur det har gått till.

Den tillåtlighetsprövning som Koncessionsnämnden för miljöskydd gjorde enligt naturresurslagen gav ett klart nej till Öresundsbron. Öresundsbron är inte tillåtlig enligt svensk miljölagstiftning och inte heller enligt de miljömål som Sveriges riksdag har fattat beslut om.

Det är nämndens slutsats, men så blir det inte. Regeringen hade förbehållit sig rätten att avgöra tillåtligheten innan man tillät Koncessionsnämnden att titta på ärendet. På det sättet förhindrar man en saklig miljöprövning. Det blev en politisk fråga redan från början.

För övrigt kom Naturvårdsverket fram till precis samma sak när man gjorde prövning enligt naturresurslagen, dvs. att projektet egentligen inte är tillåtligt ur miljösynpunkt. Man sade inte nej, för man insåg att regeringen redan hade fattat beslut om att det var tillåtligt, och då

tyckte man att det var bättre och mer konstruktivt att falla till föga och i stället gå in på detaljer. Naturvårdsverkets styrelse backade, om ni kommer ihåg den historien. Det skrevs ganska mycket om det när det var aktuellt.

På s. 11 i bostadsutskottets betänkande finns det en bilaga där utskottet går igenom hur besluten har fattats när det gäller Öresundsbron. Den 23 mars 1991 skrev regeringen på ett avtal med Danmark om att bygga Öresundsbron. I det avtalet framgår klart och tydligt att regeringen då ansåg att projektet var tillåtligt ur miljösynpunkt. Ändå skrev man in i samma avtal att två villkor skulle uppfyllas. Man skulle klara miljöprövningen, och man skulle klara det ekonomiska kravet, dvs. att bron inte skulle kosta skattebetalarna ett öre. Det fanns alltså en motsägelser redan i avtalet.

Detta har lett till litet olika tolkningar. Naturvårdsverket insåg att det egentligen betydde att regeringen sade ja redan då. Koncessionsnämnden körde raka spåret och insåg att man naturligtvis skulle pröva ärendet enligt svensk miljölagstiftning. Då skulle det ju bli nej.

Litet senare på hösten – den 15 augusti – beslutade regeringen att Öresundsbron skulle prövas enligt 4 kap. 2 § i naturresurslagen, vilket innebar att regeringen förbehöll sig rätten att göra den slutgiltiga tillåtelseprövningen. På det sättet förhindrade man miljömyndigheterna att avgöra frågan. Man förhindrade en saklig prövning. Man gjorde det till en rent politisk fråga från början.

Det har dykt upp talare här i dag, liksom många gånger tidigare, som påstått att de skulle vara emot Öresundsbron om det visade sig att den skulle vara otillåtlig ur miljösynpunkt. De borde läsa innantill, stå för vad de säger och vara emot. Men saken är den, att det är en rent politisk fråga. Man har från början bestämt sig för att man vill ha en bro av helt andra skäl än miljöskäl. Miljöskälen får inte hindra, utan det gäller att täcka upp.

Bilaga 1 i bostadsutskottets betänkande är tendentiös. Koncessionsnämndens beslut redovisas inte, och inte heller Naturvårdsverkets. I synnerhet när det gäller Koncessionsnämnden framgår det klart att bygget egentligen inte är tillåtet. Det förbigås med tystnad. Detta visar att även bilagan är en politisk inlaga som gjorts för att rättfärdiga ett politiskt beslut som fattades redan våren 1991.

Herr talman! Om prövningen hade gjorts på rätt sätt skulle regeringen naturligtvis inte förbehållit sig denna rätt. Man skulle ha låtit miljömyndigheterna göra en saklig miljöprövning.

Jag tycker att miljöprövningen borde ha skett enligt miljöskyddslagen, eftersom den mer entydigt tar sikte på miljöproblemen. Naturresurslagen är för luddig. Olika intressen ställs mot varandra på ett sätt som inte gagnar miljön. Vägprojekt kan betraktas lika mycket som riksangelägenhet som oersättliga naturtillgångar och miljövärden gör. Det är orimligt.

Miljöprövningen har inte skett på det sättet.

En sådan miljöprövning borde också ha föranlett samråd med alla berörda Östersjöstater, eftersom Öresundsbron kommer att påverka hela Östersjöns ekologi på ett eller annat sätt. Detta samråd skulle ha

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

skett öppet innan några beslut om tillåtligheten fattats – vare sig reellt eller formellt. Det har inte skett.

Vad man gjorde var att i efterhand, när alla reella beslut hade fattats mellan Sverige och Danmark, skicka ut information. Då fick man ganska sura reaktioner från Finland. Så småningom har man lyckats få andra stater att inte reagera alltför mycket – förmodligen genom utfästelser om att bron inte kommer att påverka fisket negativt osv. De andra länderna har låtit sig nöja med det. Det har alltså inte gjorts en egen självständig bedömning av miljöeffekterna i de andra berörda länderna, utan de har låtit sig nöja.

Hade man gjort en riktig miljöprövning och haft ett rejält samråd hade man självfallet fått en helt annan situation. I princip borde varje Östersjöstat ha vetorätt i en sådan här fråga. Det handlar om en basal naturresurs som hotas.

Med det, herr talman, vill jag yrka bifall till reservationen och också instämma i det yttrande som fogats till betänkandet.

Anf. 43 OWE HELLBERG (v):

Herr talman! Jag tänker inte kräva att riksdagen gör en överprövning av regeringens handläggning av brofrågan. Ett enigt jordbruksutskott konstaterar att det inte är juridiskt gångbart. Den fortsatta hanteringen av regeringens ärende får ske i Regeringsrätten. Om det krävs får ärendet granskas i konstitutionsutskottet.

Däremot vill jag kommentera det särskilda yttrande som Vänsterpartiet och Miljöpartiet enats om, där det bl.a. skrivs att regeringens förprövningsrätt i tillståndsfrågan föregripit en allsidig miljöprövning innan bindande beslut fattas. Den förprövningsrätten bör avskaffas, vilket Vänsterpartiet också krävt i en motion som avslogs i kammaren i förra veckan.

Jag är övertygad om att en allsidig miljökonsekvensbeskrivning av ärendet skulle givit ett entydigt besked om att bron inte skall byggas.

Enligt naturresurslagen skall mark och vatten användas så att en ekologisk, social och samhällsekonomisk långsiktig hushållning gynnas. En allsidig miljökonsekvensbeskrivning hade kommit fram till att en långsiktig hushållning innebär minskad bilism och flygtrafik till förmån för järnväg och modern miljövänlig sjöfart.

Fyrfiliga motorvägar över en bro kommer naturligtvis att öka bilismen. Jag tror att prognossiffrorna för biltrafiken över bron är betydligt underskattade. Det leder till ökade avgasutsläpp och miljökonsekvenser som inte alls är beskrivna.

Biltrafikens luftföroreningar, framför allt kväveoxiderna, är ett hot mot naturen. Skåne tar emot 25 kilo per hektar och lokalt så mycket som 60 kilo per hektar. 2–10 kilo är acceptabla värden. Utsläppen kommer att öka i ett område där ca 40 % av granarna är allvarligt skadade och ek- och bokskogarna hotade. Järnvägstunnelalternativet är dåligt utrett, inte minst ekonomiskt. Alternativa placeringar och lösningar i kombination med modern färjetrafik skulle ha utretts grundligt. Järnväg och färja är mer fördelaktigt ur miljösynpunkt, eftersom vi måste minska vår energikonsumtion inom samhällets alla områden.

Transportsektorn är den sektor där energikonsumtionen ökar mest. Det beror på bilismen. Långväga transporter måste samordnas bättre genom att man förbättrar de kollektiva lösningarna. Nya motorvägar är fel signal till transportsektorn.

Den nuvarande lösningen har förordats av Skanlink-förespråkarna. Vägtransporter är huvudlösningen på transportproblematiken.

Projektet har kommit att fokuseras runt huruvida genomströmningen av vatten till Östersjön skall kunna säkras genom den s.k. nolllösningen. Man måste muddra för att kompensera de avstängningsfaktorer som en ö, halvvär och betongblock utgör. Muddringsmetoderna är oprövade, och en rad forskningsinstitut och enskilda forskare har kritiserat dem när de tagit del av broprojektets modellstudier om hur genomströmningen påverkas.

Östersjön är ett ytterst känsligt ekosystem som redan i dag är svårt skadat av en rad mänskliga aktiviteter. Vissa områden hotas av kollaps. En vägledande princip i det avseendet bör bl.a. vara att inga ytterligare aktiviteter får tillåtas som kan tänkas förvärra Östersjöns situation. Det stämmer väl överens med den försiktighetsprincip som Sverige var med och beslutade om under Riokonferensen i globala miljöfrågor.

De ekonomiska beräkningarna har många redan tagit upp under dagens debatt. Jag skall inte förlänga debatten med att ta upp dem, utom på en punkt. Det gäller att bron kommer att utsättas för hårt väder och en tuff miljö. Det gör det svårt att bedöma underhållskostnaderna. Inte minst Ölandsbroprojektet har ju visat det.

Helt avgörande för beslutet om projektet är naturligtvis brons miljökonsekvenser. Förstörd miljö kan inte ersättas med pengar. Därför räcker konstaterandena från Koncessionsnämnden för miljöskydd på tre grundläggande punkter för att avstå från det här brobygget.

De säger att bron inte kan ingå i ett framtida miljöanpassat transportsystem eftersom vägtrafiken kommer att öka. Vattenströmningen genom Östersjön kan inte garanteras, och då skall försiktighetsprincipen råda. De lokala och regionala naturvärdena och naturresurserna hotas, bl.a. fisket och marina miljöer i närområdet.

I propositionen från 1990/91 står att Koncessionsnämnden för miljöskydd har en viktig roll vid beredningen av ärendet och skall ge en allsidig belysning av miljöskyddsaspekterna. Nämnden avstyrker broprojektet enligt naturresurslagen i sitt remissvar. Jag tycker att det är ett tungt vägande skäl för att stoppa projektet och ett skäl för regeringen att återigen titta på de föresatser som gällde inför miljöprövningen.

Prot. 1994/95:37

7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 44 PER LAGER (mp):

Herr talman! Den här frågan har stötts och blötts i många år. Det är också en mycket stor fråga. Miljöhänsyn och försiktighetsprincipen borde från början ha väglett diskussionen. Nu blev det i stället så att man i första hand såg till de infrastrukturella önskemålen och tänkta eventuella vinster. Först därefter tittade man närmare på miljö och hälsa.

Samråd med de stater som indirekt berörs av broförbindelsen och effekterna av denna har enligt vår mening skötts på ett icke önskvärt sätt. Östersjöstaterna borde ha varit med från början innan beslut fattats. De borde ha fått delta i ett regelrätt och omfattande samråd vad gäller bron. Det som nu skett liknar proceduren i en annan betydande havs- och miljöfråga, nämligen norrmännens planer och beslut i Stortinget om provborrningar efter olja i Skagerrak.

Men där är det Sverige som begärt, men ännu inte fått, ett regelrätt samråd, inkluderande miljökonsekvensbeskrivningar värda namnet. I den frågan är alla partier i Sverige överens. Kravet på inflytande över de norska planerna är självklart. Vi hävdar den nordiska miljökonventionen och Esbokonventionen. Jag tror att vi alla gläder oss över de internationella överenskommelser som finns, inklusive Riodeklarationen.

Vi borde självfallet ge Östersjöstaterna samma möjligheter att sätta sig in i och kunna påverka broplanerna i ett tidigt skede. Vi borde vara ett föredöme.

Enligt vår och många andras mening är Öresundsbroprojektet fel både ur miljösynpunkt och ur ekonomisk synpunkt. Koncessionsnämnden för miljöskydd har i sitt yttrande anfört att Öresundsbron skulle strida mot gällande miljölagar på flera punkter. Detta borde vara tillräckligt för att avstå från projektet.

Det är en bakvänd hänsynsordning att först väga ekonomiska, infrastrukturella, arbetsmarknads- och naturintressen mot varandra och ge alibi till projektet och först därefter mer seriöst pröva de avgörande tunga miljö- och hälsofrågorna. Det är inte ett lämpligt prövningsförfarande om vi menar allvar med våra internationella överenskommelser vad gäller miljö, och om vi, herr talman, menar allvar med vårt ansvar inför framtiden och kommande generationer.

Herr talman! Hur många gånger har det påpekats att miljön inte är förhandlingsbar. Jag yrkar naturligtvis bifall till min reservation om kontakterna med andra länder och instämmer i Miljöpartiets och Vänsterterns särskilda yttrande angående tillåtlighetsprövningen enligt miljölagstiftningen.

Anf. 45 LENNART NILSSON (s):

Herr talman! Man kan naturligtvis ha uppfattningar om provborrningar i Nordsjön, om huruvida man skall bygga motorvägar i form av Scandinavian Link, som har sagts här, eller om Öresundsbron.

Men faktum är att nu har den här debatten pågått under snart tre timmar. Det är inte detta som det här utskottsbetänkandet handlar om. Det handlar rent formellt om huruvida regeringen, utifrån de lagar vi

har att fatta beslut kring, har skött det här. Vi har inte funnit att det finns något att erinra om i det fallet, även om man kan ha olika uppfattningar om en regering. Men detta handlar inte om det.

Det som handlar om rättsliga och konstitutionella saker handläggs naturligtvis i konstitutionsutskottet i vederbörlig ordning. Mot den bakgrunden yrkar jag bifall till hemställan i utskottets betänkande.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 46 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag förstår att Lennart Nilsson inte vill gå in i sakfrågan på ett mer detaljerat sätt. Det är ju pinsamt hur det här har hante-rats. När det visar sig att svensk miljölagstiftning inte tillåter ett projekt, när det visar att regeringen har förbehållit sig rätten att politiskt avgöra en sakfråga och när det visar sig att det inte har varit ett riktigt samråd med omgivande länder som påverkas av detta passar man kanske helst och tycker att bron skall byggas.

I den reservation som finns i betänkandet påpekas att regeringen snarast bör ta de nödvändiga kontakterna med övriga Östersjöstater i syfte att få till stånd ett verkligt samrådsförfarande med miljökonse-kvensbedömningar som utförs självständigt av de berörda länderna. Där skall man verkligen väga den eventuella nyttan av det här projektet mot de risker man tar, inte minst med hänsyn till Riokonferensens utta-landen om försiktighetsprincipen. Man måste ta hänsyn till betydelsen av de naturresurser som finns i Östersjön nu och i framtiden. Det bör de andra länderna få göra självständigt.

Ett sådant samrådsförfarande har egentligen inte skett. Det bör ske. Jag yrkar därför bifall till reservationen.

Anf. 47 LENNART NILSSON (s):

Herr talman! Det är inte jag som gör politik av detta. Jag skulle na-turligtvis kunna diskutera Öresundsbron, men det har man gjort under snart tre timmar här. Bostadsutskottet har att granska en skrivelse från regeringen om huruvida det här har skötts enligt de lagar som finns. Det är det vi har att handlägga i bostadsutskottet. Sedan får naturligtvis konstitutionsutskottet och andra instanser pröva det här rättsligt från andra utgångspunkter.

Anf. 48 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag noterar att Lennart Nilsson inte kommenterar den reservation som finns fogad till betänkandet. Den går faktiskt ut på att man skall samråda med Östersjöstaterna innan man går vidare med projektet, och detta med anledning av den handläggning som har varit. Det som redovisas när det gäller den här handläggningen är att man har meddelat de andra länderna, men man har inte haft ett reellt samråd. Det är en konkret brist här.

Det har väckts motioner om detta från två partier, kds och Miljöpar-tiet, och det finns en reservation. Om man från majoritetens sida tycker annorlunda borde man åtminstone kommentera reservationen.

Jag hävdar fortfarande att ett samråd bör genomföras. Jag yrkar alltså bifall till reservationen.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Nationalparken
Ulriksdal-Haga-
Brunnsviken-
Djurgården*

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 16 §.)

6 § Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården

Föredrogs

Bostadsutskottets betänkande 1994/95:BoU6

Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården (prop. 1994/95:3)

Anf. 49 OWE HELLBERG (v):

Herr talman! Vänsterpartiet ser mycket positivt på tillblivandet av en nationalstadspark inom Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgårdenområdet. Nationalstadspark är ett nytt begrepp som lagfästs i naturresurslagen och därmed ger ett övergripande skydd mot fortsatt exploatering inom området som förändrar dess karaktär eller gör att det mister i omfång. Vi är särskilt nöjda med detta, eftersom Vänsterpartiet varit pådrivande i frågan för att komma fram till detta beslut.

Avgränsningen av området är vi inte riktigt nöjda med. Det stärkta skyddet bör omfatta även området runt KTH, Kungliga tekniska högskolan, som med sina tidstypiska tegelbyggnader företräder just begreppet kultur i natur, och Hjorthagenområdet, som är ett ovanligt lyckat exempel på funktionalismens strävan att bygga högklassiga arbetarbo- städer luftigt lagda i naturen.

Hjorthagen är också viktig som en naturkorridor mellan norra och södra Djurgården. Just där finns en trång passage som behöver kompletteras med Hjorthagenområdet för att säkerställa den ekologiska spridningen inom hela området.

Både området kring KTH och Hjorthagen hotas av starka exploateringsintressen där natur- och grönområden kan tas i anspråk för trafikplatser och utbredd bebyggelse. Det största hotet mot parkens överlevnad är dock de planerade vägutbyggnaderna i form av Norra länken och Österleden, med planer på ända upp till sexfiliga stadsmotorvägar.

Risken för ökade avgasutsläpp hotar den biologiska mångfalden. De trafiktekniska lösningar som gjorts av ekonomiska skäl ger inte det skydd som är nödvändigt för parkens fortlevnad. Det visar inte minst de olika förslag som Solna kommun och Stockholms stad tagit fram, där Solnas förslag ser bättre ut men är dyrare.

Det räcker därför inte med att konstatera att kravet på en utbyggd infrastruktur sammantaget skall medföra en förbättring av miljön inom nationalstadsparken. Infrastrukturens utbyggnad skall gagna en långsiktig hållbar utveckling inom parken och regionen i övrigt. Kortsiktiga ekonomiska intressen får inte stå över långsiktiga miljöaspekter.

Vänsterpartiet stöder också Miljöpartiets krav om att ekologiska spridningskorridorer upprättas utanför området i det kommunala planarbetet för att bevara den biologiska mångfalden inom nationalstadsparken. Ett biologiskt utbyte måste säkerställas. Annars finns det risk

för försvagning av arternas möjlighet till fortbestånd. Innan skötselplaner m.m. fastställs behövs ett tillfälligt interimistiskt skydd upprättas så att inte träd av misstag eller slarv huggs ner innan skötselplanerna är fastställda.

Jag kan slutligen konstatera att begreppet nationalstadspark behöver lyftas fram med informationsinsatser och andra åtgärder för att belysa vad det är för något. Därför stöder jag Miljöpartiets krav att staten skall skjuta till medel. Det gäller inte minst för symbolvärdet att markera nationalstadsparkens status och för att visa sitt engagemang i frågan.

Detta område är unikt för Stockholm. Men det finns säkert andra områden i Sverige som kan kvalificera sig för att få bli nationalstadsparker, t.ex. Slottskogen i Göteborg eller området runt Uppsala slott. Stor restriktivitet bör iakttas när man skall utnämna nya områden till nationalstadsparker.

Regeringen bör därför ta initiativ till en utredning där man dels upp- lyser intresserade kommuner om vad som gäller för att inrätta en nationalstadspark, dels gör en inventering av möjliga områden som kan vara aktuella. Härmed yrkar jag bifall till motionerna 3, 4, 7, 8 och 9 i betänkande BoU6.

Anf. 50 EWA LARSSON (mp):

Herr talman! Vi står nu framme vid målet efter många års intensivt arbete, bl.a. från tidigare riksdagsledmöter. Jag tänker då kanske främst på Anna Horn af Rantzien, som var en av dem som väckte frågan om nationalstadspark en gång i tiden. Jag tänker också på alla stockholm- mare som har engagerat sig i olika intresseföreningar för att få denna Sveriges första nationalstadspark att bli verklighet.

Nu står vi inför det historiska beslutet. Ett unikt historiskt kultur- landskap skall få ett långsiktigt skydd mot exploatering utifrån en sam- lad syn på områdets utveckling. Men målet kanske bara är början på en ny väg, och det brukar ju vara vägen som räknas.

Målen för nationalstadsparken vill vi skall vara att värna, vårda och visa. Jag skall bara nämna några delmål.

När det gäller att värna skall inga byggprojekt tillåtas som skadar området eller natur- och kulturvärden, och man skall inte kunna ta några nya grönområden i anspråk. Eventuella byggprojekt skall ha starka restriktioner mot skador under byggtiden.

För att nämna något delmål när det gäller att vårda kan jag säga att ekologiska skötselplaner baserade på vetenskapliga inventeringar skall utarbetas för nationalstadsparkens grönytor. Man bör också återplan- tera växter och djurarter i nationalstadsparken så att det som har gått förlorat kommer tillbaka. Vi tycker också att kulturminnen skall restau- reras, liksom parker och trädgårdar.

När det gäller delmålen för att visa tycker vi att nationalstadsparken skall fungera som en pedagogisk port till natur och kultur för Stock- holms invånare och besökare. Den skall marknadsföras som en unik attraktion för Sverige och kunna användas i utbildningssammanhang i hela Sverige.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Nu vill jag att vi tittar litet närmare på målet att värna. I den föreslagna nya paragrafen, 3 kap. 7 § naturresurslagen, står att i en nationalstadspark får bebyggelse, nya anläggningar och andra åtgärder endast vidtas om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas.

Detta låter ju väldigt bra. Men sedan säger bostadsutskottet i sitt betänkande att syftet med nationalstadsparken är att områdets huvudstruktur vad avser natur- och bebyggelseområden inte får ändras. Därefter tillägger utskottet att ett sådant synsätt emellertid inte hindrar etablerade verksamheter inom eller intill nationalstadsparken från att utvecklas eller fungera.

För att inte tveksamhet skall uppstå framöver om hur tolkningen av begreppet utveckling skall göras, en tolkning som förmodligen blir väldigt olika beroende på vem det är som tolkar, yrkar Miljöpartiet på att vissa förtydliganden görs.

Vi vill avvisa en del exploateringar och ge nationalstadsparken ett tillfredsställande skydd för natur-, kultur-, och friluftsliv. Vi vill medverka till att arbete med ekologiska skötselplaner inleds redan nu.

Vi vill att restaureringsplaner, bullerskydd, försköningsprogram och ekologiska stadsdelsprojekt för en uthållig livsstil i storstaden kommer till stånd.

Vi vill lyfta fram dessa punkter för att visa på vår inriktning. Risken finns att andra tolkar ordet utveckling på helt andra sätt. Vi vet ju att alla ännu inte anser att en utbyggnad för t.ex. massbilism är en föråldrad, fördummande, ekologiskt förkastlig och ekonomiskt vansinnig samhällsplanering. I synnerhet vi som har lyssnat på debatten om Öresundsbron vet detta. Därför tror vi i Miljöpartiet att det är viktigt att vi är extra tydliga.

Jag vill ge några exempel på exploateringar som inte kan anses förenliga med intentionerna för nationalstadsparken.

Österleden kan inte anses förenlig.

Norra länken, Norrtull, Bellevue, Kräftriket och Värtan. Här måste tas stor miljöhänsyn.

Husarviken, Storängsbotten och OS år 2004 kan inte anses förenligt. Alltså behöver det inte ske någon planering för OS.

Norrtull och Japanskrapan är inte förenlig. Det vill vi tala om nu så att det inte blir några nya planer.

Vetenskapsstaden, norra Djurgårdens institutionsområde. Här måste stor miljöhänsyn tas.

Ladugårdsgårde. Expo 97 kan inte anses förenlig med nationalstadsparkens intentioner.

Kaknäs skjutbana kan inte anses förenlig.

Sörentorp. En ny stadsdel kan inte anses förenlig!

Exploatering intill nationalstadsparken i Solna. Här måste utbyggnadsplanerna kraftigt reduceras.

Trafik och buller. Aktiva åtgärder måste vidtas med hjälp av bullerskydd. Det gäller buller från både flyg, väg och skjutbana.

Visuella störningar. Vi kan omedelbart ta bort olaga vägreklam.

Vi önskar att projektens relation till nationalstadsparken tydliggörs på så sätt att det framgår att de inte är förenliga. Ett interimistiskt skydd skulle vara på sin plats.

Vidare har vi Stockholms gröna fingrar. De är de spridningskorridorer som möjliggör biologisk mångfald inom nationalstadsparken. Vi tycker att de skall säkras redan nu. Exempel på sådana områden är Ulriksdalsfältet, Järvafältet, Lilla Frösunda och Vanadisparcken.

Att kommunerna i sina översiktsplaner uttryckt ambitioner som överensstämmer i syfte med intentionerna med nationalstadsparken – som utskottet skriver – ser inte utskottet som något hinder för att riksdagen skall ge regeringen till känna att spridningskorridorerna utanför området skall säkras. Tvärtom! Detta kan fungera som ett stöd för kommunerna när kommunernas ambitioner kommer i kläm i det kort-siktiga ekonomiska tänkandet. Tänk på de omfattande hoten jag har redogjort för.

Herr talman! Jag stöder naturligtvis Miljöpartiets alla reservationer. Men jag vill särskilt yrka bifall till reservation 2, mom. 3, själva målsättningen med arbetet med nationalstadsparken. Vidare reservation 4, mom. 5, nödvändigheten av spridningskorridorer. Reservation 5, mom. 6, skötselplan och interimistiskt naturreservat. Till sist reservation 8, mom. 9, Norra länken.

Anf. 51 INGRID SKEPPSTEDT (c):

Herr talman! Riksdagen har i dag att besluta om Sveriges första nationalstadspark. Med en nationalstadspark avses ett riksintresse som har stor betydelse för det nationella kulturarvet, för en tätorts eller tätortsregions ekologi och för människors rekreation.

Områden i tätorter och tätortsregioner där parklandskap, naturmiljöer och bebyggelsemiljöer flätas samman till unika historiska landskap, skall kunna ges ställning som nationalstadspark och få ett samlat och långsiktigt skydd mot exploateringsföretag m.m.

Det område vi i dag skall ta ställning till är Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården. Området har genom århundraden uppskattats för sin skönhet. Det har nyttjats för rekreation av alla stockholmare samt av besökare från när och fjärran. Det historiska landskapets huvuddrag har bevarats, och dess kvaliteter vidmakthållits från generation till generation tack vare en kombination av kungligt markägarande och inflytande, allmän opinion och framsynta kommunpolitiker.

Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgårdens kulturhistoriska värden har även uppmärksamats av den europeiska organisationen Europa Nostra. I en skrivelse till statsrådet Görel Thurdin i oktober 1993 understryker organisationen att hotet mot de kungliga parkerna i hjärtat av Stockholm väcker internationell uppmärksamhet. Organisationen, som organiserar 200 medlemsorganisationer från 29 europeiska länder, yrkar även på att den svenska regeringen skall vidta åtgärder till skydd för denna värdefulla del av det europeiska kulturarvet.

I samband med Förenta nationernas miljökonferens i Rio de Janeiro år 1992 ställde sig Sverige bakom miljömål som bl.a. gäller bevarande av den biologiska mångfalden. Att slå vakt om området Ulriksdal-

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Haga-Brunnsviken-Djurgården, med dess mångsidiga naturvärden och innehåll av utrotningshotade växt- och djurarter, är ett uttryck för Sveriges vilja att följa upp dessa mål.

Förslaget arbetades fram under den förra mandatperioden under beredning av miljöminister Görel Thurdin. Regeringen hade ett nära samarbete med både Stockholms och Solna kommuner om hur de enligt plan- och bygglagen avsåg att tillgodose naturvårdens, kulturminnesvårdens och friluftslivets intressen i det aktuella området.

Respektive kommun fastställde ett program för området som överlämnades till länsstyrelsen för yttrande. Länsstyrelsen framhöll i sitt yttrande att de oexploaterade och kulturhistoriskt värdefulla miljöerna i området borde få ett permanent och effektivt skydd i form av en särskild lagstiftning. Regeringens bedömning var att kulturmiljöerna och naturvärdena i Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården-området borde ges ett långsiktigt skydd i naturresurslagen. I den breda remissbehandling som genomförts har i stort sett samma synpunkter framförts.

Frågan gäller nu närmast den lagtekniska lösningen som förs fram i propositionen. Den innebär att begreppet nationalstadspark tas in i naturresurslagen i en ny paragraf – 3 kap. 7 §.

I paragrafens första stycke anges att området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården är en nationalstadspark. I andra stycket anges att inom en nationalstadspark får ny bebyggelse och nya anläggningar komma tills stånd och andra åtgärder vidtas endast om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur och kulturvärden i övrigt skadas.

Det finns några reservationer som är fogade till betänkandet. De har avstyrkts av utskottet, de flesta på grund av att det inte ankommer på riksdagen att besluta i dessa frågor.

Jag har också i ett särskilt yttrande tagit upp behovet av att särskild hänsyn tas till de unika natur- och kulturvärden som finns i området när vissa väginvesteringar skall göras vid Norra länken. Andreas Carlgren återkommer till detta.

Det känns bra att vi i dag skall fatta detta beslut – ett historiskt sådant – om en nationalstadspark i Stockholm. Vi undantar på detta sätt viktiga och känsliga områden för vidare exploatering. Det är områden som är viktiga för bevarande av byggnader, djur och växter och som ger så mycket rekreation för alla som besöker de delarna av staden. Sverige är redan känt långt utanför landets gränser för det fina och rena vattnet. En ytterligare attraktion blir säkerligen nationalstadsparken.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 52 CARINA MOBERG (s):

Herr talman! I denna fråga är det mycket som vi är överens om partierna emellan, såväl på den kommunala nivån som på riksnivån. Jag tycker att det känns viktigt att ta fasta och utgå från detta i den fortsatta diskussionen inför det beslut vi skall fatta.

Vad som alltså föreslås i propositionen – och som tål att upprepas – är en ändring i naturresurslagen, NRL.

Jag känner en viss stolthet över att det är just området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården i Solna och Stockholms kommuner som föreslås bli landets första nationalstadspark. Det är ett på sitt sätt unikt beslut som jag som storstadsbo, och här företrädare för bostadsutskottet, känner mig väldigt glad över.

Området i sig är för landet som sådant ett mycket betydelsefullt område i den mest utpräglade tätortsregionen vi har i Sverige, till en del likställt med allas vår huvudstad Stockholm.

Den lagtekniska lösningen som förs fram i förslaget innebär att begreppet nationalstadspark tas in i naturresurslagen i en ny paragraf. Detta ger en möjlighet att få en allsidig bedömning av frågor som rör olika åtgärder och företeelser.

Det jag tycker är viktigt att ta fasta på i det arbete som föranlett detta förslag är den enighet som till största delen varit det som gällt. Det är endast genom ett ömsesidigt ansvarstagande mellan stat och kommun som någonting som en nationalstadspark kan komma att fungera.

Vad vi nu gör är att öppna ett nytt lagrum. Vi skall försöka komma överens om de principer som gör detta möjligt. Utöver det kan man ha synpunkter och förslag på en mängd områden, såsom vad parken skall heta, att fler områden borde ingå, att andra områden i vårt land också borde bli nationalstadsparker osv.

Även om allt vad som anförts i yrkanden och reservationer med anknytning till denna proposition tillgodosågs, skulle säkerligen lika många och fler förslag återstå. Därför skall vi komma ihåg att det är grunderna för nationalstadsparken vi skall fatta beslut om i dag, gestaltade av den här nämnda.

I det kärva ekonomiska läge som vårt land befinner sig i handlar politik i mycket stor utsträckning om tilltron till varandra, partikamrater emellan såväl som i relationerna mellan kommun och stat. I detta fall kan speciellt understrykas vikten av att vi som lagstiftande församling måste känna tilltro till kommunerna.

Under utskottets beredning av ärendet har man inte i någon motion eller reservation föreslagit någonting som inte går att förena med det presenterade lagförslaget. Utskottet har tillstyrkt förslaget.

I flera av motionsyrkandena hänvisas dock till frågor som är av den naturen att det inte kan vara riksdagen som fattar beslut om dem. Jag skall snabbt redogöra för delar av dessa.

Här finns motionsyrkanden om bl.a. frågor om ärendets fortsatta beredning, avgränsningen av parken samt vissa åtgärder som syftar till att ge parken ytterligare skydd.

Flera frågor är sådana som skall behandlas av kommunerna inom ramen för den fysiska planeringen. Till grund för avgränsningen av området ligger översiktsplanerna för Solna och Stockholm. Utskottsmajoriteten väljer att utgå ifrån dessa.

Vad gäller skötseln av parken har den uppmärksamats i propositionen, och åtgärder i linje med motionsförslaget kommer att vidtas. Ett av syftena med parken är ju just att slå vakt om regionens ekologi. Länsstyrelsen i Stockholms län kommer av regeringen att få i uppdrag

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

***Fel! Okänt
växelargument.***

att i samråd med berörda intressenter överväga skötselfrågorna. Även frågan om informationsinsatser behandlas i de kommande överväganden som länsstyrelsen kommer att göra.

Vad gäller de trafiktekniska lösningarna och en långsiktigt hållbar utveckling inom parken kontra infrastrukturinvesteringar, är syftet med nationalstadsparken att områdets huvudstruktur vad avser natur- och bebyggelseområden inte får ändras. Detta hindrar dock inte etablerade verksamheter inom eller intill parken från att utvecklas och fungera.

Tilläggas för framtiden kan också, att med den ansvarsfördelning beträffande ärenden om fysisk planering som gäller är det naturligt att frågor om disposition av marken i första hand initieras av kommunerna. Detta handlar om tilltro till kommunerna, och jag måste säga att jag tycker att vi borde ha högre tankar om våra kommuner. Vi skall nu bidra med vår del i det arbete som krävs för att vi skall få till stånd en lagändring utifrån vissa principer.

Av dessa skäl yrkar jag avslag på samtliga förslag som har kommit upp här och bifall till utskottsmajoritetens förslag.

I detta anförande instämde Björn von Sydow (s).

Anf. 53 EWA LARSSON (mp) replik:

Herr talman! Carina Moberg säger att vi skall ta fasta på den enighet som har legat till grund för arbetet med nationalstadsparken. Det är jättefint att vi har kommit fram till beslut i ärendet i dag, även om det har gått ett antal år – men det är ju vägen som räknas. Vi står nu inför ett i många avseenden bra beslut.

Carina Moberg tog i slutet av sitt anförande upp just det som jag citerade ur betänkandet, nämligen om intentionen med nationalstadsparken. ”Ett sådant synsätt hindrar emellertid inte etablerade verksamheter inom eller intill nationalstadsparken från att utvecklas och fungera.”

Hur definierar då Carina Mobergs parti ordet ”utveckling”? Från Miljöpartiets sida hade vi gärna sett att man gått in och preciserat vissa stora projekt som är planerade i området, t.ex. OS och Expo 97. Innebär dessa projekt en utveckling eller försköning av området? Det hade varit fint om man klargjort det. Därför står vi naturligtvis kvar vid våra reservationer.

Anf. 54 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Visst skulle man kunna göra ytterligare förtydliganden och skrivningar i ett så här viktigt och positivt ärende, men vi från mitt parti och tillika majoriteten i utskottet anser att det som är skrivet är fullt tillräckligt. Det skall naturligtvis kompletteras genom att kommunerna tar sitt ansvar, och länsstyrelsen har en samordnande funktion.

Trafikutvecklingen hör till samma område, även om Ewa Larsson i och för sig inte tog upp den frågan nu. Vi kan tyvärr inte tänka bort att två tredjedelar av de stora vägarna norr om Slussen går igenom det här området. Men i det här ärendet behandlas inte trafiken och inte heller OS som företeelse.

Däremot ger detta lagrum möjligheter till ett samlat skydd mot en stor del av exploateringsverksamheten. Det är alltså denna lagändring som gör detta möjligt, och vi i mitt parti tycker att det är bra.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 55 EWA LARSSON (mp) replik:

Herr talman! Sveriges första nationalstadspark är en nationell fråga, av stor dignitet, vilket ett eventuellt OS också torde vara. Här vet vi att Stockholms stad har olika synpunkter och att partierna tycker olika, men hela landet har ett nationellt intresse av OS. Det vore därför bra med ett förtydligande: Är ett OS att betrakta som utveckling? Eller skall vi se det som planerad bebyggelse i nationalstadsparken?

Om man kunde förtydliga intentionerna skulle vi nog tjäna på det i ett eventuellt fortsatt planarbete. Det skulle innebära att ett visst planarbete över huvud taget aldrig behöver komma till stånd.

Anf. 56 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Om det nu skulle bli så att vi får ett OS till vår huvudstad kommer det beslut vi fattar i dag att kunna ligga till grund för att vi skall kunna se till att allt går rätt till. Vi kommer att kunna se till att våra historiska landskap och natur- och kulturvärden inte skadas.

Dessutom skulle jag vilja tillägga att det är en nationalstadspark vi skall fatta beslut om, inte ett museum.

Anf. 57 OWE HELLBERG (v) replik:

Herr talman! Den här frågan handlar om två saker, dels lagstiftningen, som Carina Moberg var inne på, dels utformningen av just den här nationalstadsparken. Visst skall vi lita på kommunerna, men man kommer aldrig ifrån att intressen, särintressen, kan ställas mot varandra.

När det gäller nationalstadsparkens utbredningsgräns är det ingen tillfällighet att den ser ut som den gör. Det är naturligtvis fråga om en kompromiss mellan departement och berörda kommuner. Att man inte har tagit med KTH-området och Hjorthagen, vilket en rad remissinstanser förespråkade, beror naturligtvis på att det finns exploateringsintressen i området. Det är osäkert om dessa klarar att uppfylla de villkor som gäller enligt den nya lagstiftningen. Det är beklagligt.

Att stifta lagar är inte tillräckligt för att skydda nationalstadsparkens framtid. Det som är avgörande för parkens överlevnad på sikt är hur trafikproblemen i området skall lösas, inom parken men framför allt utanför parken. Man blir då litet orolig när man läser svaren från vissa remissinstanser, t.ex. Stockholms läns landsting och Banverket, som betonar att de trafiktekniska lösningarna inte får förhindra en utbyggd väg- och järnvägstrafik enligt de planer som finns. Därför är det viktigt att tillstyrka Vänsterpartiets reservation 8 till betänkandet.

Anf. 58 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Om jag skall tillägga någonting till det som jag har sagt tidigare, vill jag trycka på detta att naturresurslagen inte är utformad för att utgöra grund för ingripanden mot pågående verksamhet

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

eller för att hindra pågående markanvändning. Vid behov griper de lagar in som är anknutna till naturresurslagen – den är ju en paraplylag. Såväl plan- och bygglagen som naturvårdslagen och kulturminneslagen kan väntas få mycket stor betydelse i denna fråga.

Nu får vi alltså grunden genom det beslut vi skall fatta i dag. Vi kommer naturligtvis att använda de verktyg som därutöver finns att ta till om det skulle behövas.

Anf. 59 OWE HELLBERG (v) replik:

Herr talman! Jag tror att det är nyttigt och av stor vikt att göra de ytterligare markeringar som vi förespråkar när det gäller fortsatt lagstiftning i de här frågorna.

Anf. 60 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Jag skulle slutligen bara vilja understryka att vi måste ha en tilltro till våra kommuner och deras översiktsplaner. I dessa översiktsplaner behandlas många av de frågor och problem som vi har diskuterat här i dag. Jag känner själv en stark tilltro till våra kommuner. Det handlar om ett gemensamt ansvarstagande. Vi har länsstyrelsen i Stockholms län till vår hjälp.

Anf. 61 ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! I dag diskuterar vi skyddet av ett unikt område mitt i Stockholm. Det är ett fantastiskt naturområde, där det trots att det ligger så nära storstaden finns 250 fågelarter; något hundratal av dem häckar regelbundet där. Vi har vidare en ädelskog, framför allt en ekskog, som är ett av Sveriges värdefullaste bestånd för insekter som lever av bark och ved, och med ett sjuttioal växt- och djurarter som finns på Naturvårdsverkets nationella hotlista.

Men det är också ett historiskt landskap, som flera har nämnt. Det här var det område på södra och norra Djurgården som Karl XI på sin tid gjorde till kunglig jaktpark, där man faktiskt kunde jaga varg och björn i en inhägnad. På 1700-talet gjorde Gustav III området kring Brunnsviken till ett väldigt parkområde, inspirerat av den engelska parken. Det är naturligtvis oerhört viktigt för hela landet att vi bevarar natur- och kulturvärdena som finns i området, och det är därför vi ger det namnet nationalstadspark.

Jag vill framhålla hur viktiga de insatser har varit som Görel Thurdin som mark- och planminister har gjort för att få fram hela det här beslutet. Ewa Larsson kallade det här för ett historiskt beslut. Vi centerpartister säger gärna att Gustav III uppförde Ekotemplet i Hagaparken och att Görel Thurdin gjorde Haga till ett tempel i ekoparken.

Det är många som har bidragit till idéerna bakom skapandet av nationalstadsparken. Det är Projekt Ekoparken, det är Förbundet för Ekoparken, Naturskyddsföreningen, Stockholmscentern och en rad andra. Men det viktiga har varit att åstadkomma ett regeringsförslag och se till att det finns politisk majoritet för det.

Jag kunde inte låta bli att säga detta efter att ha lyssnat på debatten och framför allt de inlägg som miljöpartister och vänsterpartister har

gjort. Jag tycker att många av de idéer som ni har är bra. Men det räcker ju inte med att tycka bra saker – det gäller att få dem genomförda också. Det har vi lyckats med, kan jag konstatera, och det är jag som centerpartist ganska stolt över.

Nu skapas det ett skydd, och det viktiga är att det är ett verktyg vars styrka avgörs av hur man använder det. Det kommer att vara upp till regeringen och Miljödepartementet att visa att man klara att använda det verktyget.

Det finns nämligen flera hot mot området. Ett är naturligtvis den planerade Österleden, som är tänkt att gå rakt under Djurgården och komma upp nära Gärdet. I planerna, som har sett olika ut i olika skeden, har det ingått två stora trafikplatser vid Frihamnen och Storängsbotten, ett flertal avgastorn och trafikökning på flera gator inom ekoparksområdet.

Dessutom har vi hotet från de tänkta OS-exploateringarna, som skulle göras för två veckors OS. Tanken är t.ex. att den stora invignings- och friidrottsarenan i kanten av Lill-Jans-skogen efter två OS-veckor skall förvandlas till kontor motsvarande sju Hötorgsskrapor. Vid Husarviken har man tänkt sig en OS-by för 16 000 personer.

Universitetsområdets utbyggnad till Vetenskapsstaden är ytterligare ett hot mot det här området. Det visar hur viktigt det är att vi i stället verkar för en universitetsutbyggnad på Södertörn. I en utredning för någon tid sedan visade man ett utbyggnadsbehov på 360 000 m² vid universitetet och Tekniska högskolan, vilket naturligtvis skulle göra viktiga intrång på området.

Efter att ha lyssnat på debatten vill jag särskilt till Carina Moberg säga att jag litar på kommunerna, men jag litar i det här fallet inte på Socialdemokraterna. Till skillnad från Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill jag säga att det här är en fråga som inte bara går att reglera i lagtext – det krävs politisk vilja också, och det är där jag inte litar på Socialdemokraterna. Frågan måste ju vara om Socialdemokraterna är beredda att avbryta exploateringsplanerna, överge planerna på Österleden, skrota planerna på OS-exploateringar i ekoparken. Det är en politisk fråga, och det går inte att dölja genom att bara hänvisa till kommunerna – det är politiker som bestämmer i kommunerna också.

Jag har i en särskild motion tagit upp hur viktigt det är att utforma Norra länken så att den anpassas till natur- och kulturvärdena i området. Nu citerar utskottet kravet i propositionen när det gäller det här. Där sägs att Norra länken kan förenas med nationalstadsparken ”under vissa förutsättningar”, bl.a. förläggning i tunnällage under nationalstadsparken och anslutningar och anordningar som hör till leden ovan jord på ett sådant sätt att områdets natur- och kulturvärden inte skadas. Utskottet citerar detta och säger att skyddet skall vara så starkt att det inte behövs något särskilt riksdagsuttalande. Är skyddet så starkt har jag ju nått vad jag vill. Tillsammans med övriga centerpartister kommer jag att noga följa och granska hur såväl Stockholms stad som myndigheter och regeringen agerar för att se till att det skyddet verkligen respekteras. Allt detta visar hur viktigt det beslut som vi skall fatta i dag är.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 62 EWA LARSSON (mp) replik:

Herr talman! Om Andreas Carlgren tycker att det som Miljöpartiet och Vänsterpartiet har skrivit i reservationerna är så bra så välkomnar jag Centerpartiet att stödja dem. Det är fortfarande möjligt att göra det.

Vi litar inte heller på en del partier när det gäller stora exploateringsprojekt. Det är för att få ett förtydligande av intentionerna med nationalstadsparken som vi har reserverat oss. Vi behöver ett sådant förtydligande, tycker vi, för att stärka det redskap som vi i dag har – vi vet ju att det finns mycket delade meningar. Men jag hoppas att Andreas Carlgren har rätt i att det här ger ett bra stöd åt oss att politiskt opinionsmässigt arbeta vidare mot projekt som Österleden och OS. Men nog skulle det väl vara skönt om vi i dag kunde få ett något bättre redskap med intentionerna tydliggjorda – tycker inte Andreas Carlgren det?

Anf. 63 ANDREAS CARLGREN (c) replik:

Herr talman! Jag förstod att Ewa Larsson skulle säga som hon gjorde, när jag sade som jag gjorde. Det är bara det att reservationer har hittills aldrig räddat världen.

Som jag ser det är poängen att vi har lyckats skapa en politisk majoritet, t.o.m. enhällighet, för ett skydd som kommer att betyda väldigt mycket för det här området. Det tycker jag är det viktiga. Ewa Larsson kunde gärna ge oss ett erkännande för det, tycker jag. Jag ger gärna ett erkännande för att det finns goda idéer i det som Miljöpartiet slåss för. Men vi åstadkommer ju ingenting genom att ansluta oss till Miljöpartiets reservationer här – det gör vi genom ett politiskt beslut, och ett sådant kommer vi att fatta, tack vare Centern.

Sedan vill jag säga att socialdemokraterna är ju ett politiskt problem, inte ett lagstiftningsproblem. Därför gäller det att fortsätta att sätta politisk press på Socialdemokraterna. En del av det har vi också gjort genom att dra tillbaka förslagen om statliga garantier för Öster- och Västerleden. I det här fallet gäller det Österleden – den skulle vara ett av hoten. Det har vi också åstadkommit. Det är mera sådant vi måste åstadkomma, och det gör man genom politisk press. Det bör såväl Miljöpartiet som Centern och miljökrifterna i Stockholm se till att verka för.

Anf. 64 EWA LARSSON (mp) replik:

Herr talman! Jag tror att vi förstår varandra. Jag tyckte att jag i mitt huvudanförande framförde att jag gladdes åt att vi nu står inför ett historiskt ögonblick, att vi nu har kommit så långt att vi kan få de redskap som vi i dag får.

Vad Centern skulle kunna bidra med i det fortsatta arbetet – jag tror nämligen att alla är överens om att det är vägen som räknas – genom att stödja några av våra reservationer är att visa på att även Centern har ögonen på de exploateringsvilliga partierna. Genom att vi på så sätt blir fler som tydliggör exempelvis vårt motstånd mot Österleden kan vi tillsammans ge ökat stöd till de grupper inom dessa partier som inte vill

ha den. Det kan ju inte vara så att Andreas Carlgren helt och hållet utdömer förekomsten av reservationer i det politiska arbetet.

Prot. 1994/95:37
7 december

Anf. 65 ANDREAS CARLGREN (c) replik:

Herr talman! Jag utdömer självfallet inte förekomsten av reservationer. Men jag säger att det gäller att välja vad man reserverar sig för, att avge reservationer som leder vidare.

Ingen behöver tvivla på att vi har ögonen på exploateringsvilliga intressen. Men det räcker ju inte med ögon. Det gäller att ha hand också. Det menar jag att vi har haft. Vi har använt händerna – vi har skapat ett verktyg. Nu finns det ett verktyg, som jag dessutom menar är starkt. Vi skall fortsätta att använda det – det är den stora poängen. Om man sedan bifaller en reservation, t.ex. om att området borde ha ett annat namn, eller inte är ju inte fullt så väsentligt som att faktiskt ha skapat verktyget.

Jag tror inte att debatten för oss längre. Nu gäller den viktiga fortsätta politiska striden vad för idéer som skall få styra hur Stockholm skall utvecklas. Det är inte exploatering som gagnar Stockholm.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 66 SYLVIA LINDGREN (s):

Herr talman! Låt mig redan från början säga att jag tillhör dem som tycker att det här området är oerhört unikt, inte minst i ett storstadsområde, och därför självfallet skall bevaras, behandlas, värnas och vårdas på allra bästa sätt.

Rent spontant tycker jag också att det låter bra och behjärtansvärt. Jag är också övertygad om att det kan vara nödvändigt att ha en nationalstadspark för att slå vakt om bevarandet av de områden som är aktuella i den här propositionen. Men jag känner mig tveksam till att man inte har analyserat den här frågan tillräckligt. Jag tycker inte heller att man riktigt har berört de långsiktiga konsekvenserna. Det är anledningen till att jag står bakom en motion, som vill att man skall beröra de ekonomiska konsekvenserna.

Nuvarande lagstiftning ger ett förhållandevis bra skydd. Jag sympatiserar således med intentionerna bakom förslaget, men jag är bekymrad över konsekvenserna och den regionala utvecklingen. Jag tycker att det är svårt att överblicka. Det framgår inte vem som har kostnadsansvaret. Om man stiftar en sådan här lag, förutsätter jag att staten tar över kostnaderna. Men om det säger man intet. Jag får känslan av att man avser att överlämna kostnadsansvaret till kommunerna. Jag känner en oro inför detta.

Jag tycker att det behövs klarare riktlinjer, t.ex. när det gäller hur man skall hantera befintlig verksamhet där man vill utvidga eller ändra inriktning. Man kan inte blunda för regionala intressen som även har vital betydelse för huvudstadens kommunikationer och vidareutveckling.

Just nu vill t.ex. Sveriges television utvidga sin verksamhet vid Storrängsbotten. Det är en mycket känslig del av nationalstadsparken. Vem står för de merkostnader som kan komma att uppstå här? Gör staten

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

det? Icke. Jag tycker därför att man borde ha belyst den frågan mycket bättre, vilket motion Bo3 går ut på.

Ett av de viktigare syftena med plan- och bygglagen var att förtydliga ansvarsfördelningen mellan stat, kommun och övriga parter. Kommunerna har sålunda tilldelats ökade befogenheter och ett ökat ansvar. Syftet med att ge det nu aktuella området ett förstärkt skydd överensstämmer också med de mål som man bl.a. har uttalat från Stockholms stad. Det gäller bl.a. det unika i det här området.

Med föreliggande förslag kan det ifrågasättas var kommunens befogenheter och ansvar finns vid behandling av frågor som berör nationalstadsparken. I betänkandetexten där man svarar på motion Bo3 som föreslår att staten skall ta ett klarare ekonomiskt ansvar står: "Om staten anser sig i annan form böra ta ett ekonomiskt ansvar för genomförandet av nationalstadsparken blir det anledning för regeringen att återkomma till riksdagen i frågan. Riksdagen får – om frågan anhängiggörs – då pröva den och därvid också ta ställning till den medelsanvisning som kan bli aktuell."

Jag blir inte riktigt klok på det här. Vem tar det ekonomiska ansvaret? Det här är ett stort problem för mig. Jag tycker faktiskt att man borde ha löst den frågan eller åtminstone gett regeringen detta till känna. Tyvärr har man inte velat ta upp detta i betänkandet.

För övrigt tycker jag absolut att man skall lita på Socialdemokraterna när det gäller dessa frågor och vikten av att bevara miljöintressena. Man skall dock också vara medveten om att man skall pröva frågorna noggrant. Det viktigaste är väl ändå att vi vet vilka beslut vi fattar. Det vill Socialdemokraterna utreda mycket noga innan ett beslut fattas. Det tycker jag faktiskt är ett gott tecken.

Anf. 67 ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Sylvia Lindgren är orolig för att analysen bakom förslaget inte är tillräcklig. Jag måste säga att jag inte delar den oron mot bakgrund av promemorian från regeringen, det omfattande remissarbetet och alla de synpunkter som har kommit in under arbetets gång.

Sylvia Lindgren är orolig för att det beslut vi nu skall fatta inte är tillräckligt klart. Det är egentligen inte problemet. Problemet är fortfarande, som jag sade, att det politiska syftet, framför allt bland socialdemokrater och moderater i skön förening i Stockholmsområdet, är oklart. Dess värre är det inte bara oklart.

På många punkter är planerna mycket bestämda, men de går i en helt annan riktning än ett skydd av nationalstadsparken, dvs. att bygga Österleden, att göra enorma OS-exploateringar i området och att satsa på en utbyggnad av universitetsområdet som skulle kunna hota skyddet av kultur- och naturvärdena. Det är inte det beslut som vi kommer att fatta i dag som blir oklart.

Det är socialdemokraternas politiska inställning som är oklar. Ni älskar att säga att ni är för miljön. Det är dock sällan ni vill ta de praktiska konsekvenserna. Därför menar jag att Sylvia Lindgrens viktigaste insats inte är att skriva en motion i riksdagen utan att övertyga sina partivänner i Stockholm om att de inte skall driva de exploateringsin-

tressen som hotar det område som vi här i dag i riksdagen försöker skydda.

Anf. 68 EWA LARSSON (mp):

Herr talman! Jag känner stor sympati för Sylvia Lindgrens oro. Som gammal kommunalpolitiker i Stockholm vet jag att man måste få budgeten att gå ihop i kommunen också. Därför tog jag i mitt anförande upp att om intentionerna med nationalstadsparken hade formulerats tydligare hade det hjälpt kommunernas ambitioner i översiktsplanen när de står inför kortsiktiga ekonomiska beslut. Alla kommuner måste få sin budget att gå ihop. Jag tror att om vi hade varit litet tydligare skulle vi ha hjälpt kommunerna att upprätthålla sina höga ambitioner i översiktsplanerna.

Anf. 69 SYLVIA LINDGREN (s):

Herr talman! Jag kan hålla med Ewa Larsson om att det finns otydligheter i betänkandet. På sidorna 4 och 6 finns direkta motsättningar. Jag tror att vi menar exakt samma avsnitt.

Min huvudpoäng gäller ändå det ekonomiska ansvaret. Här kommer vi att fatta ett beslut om en nationalstadspark. Det är litet otydligt vad det innebär och vad det får för konsekvenser.

Men det är självklart att jag som politiker och boende i Stockholm är mycket intresserad av den regionala utvecklingen av huvudstaden. Det måste finnas arbetstillfällen, utvecklingsmöjligheter, möjlighet till konkurrens med andra huvudstäder osv. Det är nödvändigt. Om förslaget får till effekt att verksamheter som i dag fungerar här måste flytta till andra delar undrar jag vem som skall stå för kalaset. Är det staten som skall göra det? Det säger man ingenting om. De ekonomiska konsekvenserna är inte belysta. Är det kommunerna som skall ta ansvaret eller hur skall det gå till?

Dessa frågor är inte riktigt utredda – därav mina funderingar och min något fundersamma uppfattning om vad lagen går ut på.

Anf. 70 ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Sylvia Lindgren har fortfarande inte svarat på kritiken, dvs. att vi här skall fatta beslut om införande av en lagparagraf som innebär ett starkt skydd för nationalstadsparken samtidigt som socialdemokraterna inte ger besked politiskt om man i Stockholm är beredd att följa upp det skydd som kommer att behövas.

Det enda Sylvia Lindgren har att säga är att det eventuellt blir för dyrt att skydda parken. Det gör mig ännu mer orolig.

Låt mig ta ett konkret exempel. Universitetsbyggnaderna faller under statens ansvar. Skulle vi t.ex. utveckla en universitetsstruktur – som det heter på ett fint språk – på Södertörn innebär det en kostnad som staten får vara med och stå för. Det är inte oklart.

Jag vidhåller dock att det finns oklarheter i den här frågan, eftersom socialdemokraterna och moderaterna i Stockholmsområdet tillsammans driver planerna på Österleden och på att göra enorma OS-exploateringar. Som tur är kommer det inte bara att avgöras i Sverige

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

om en OS-exploatering skall komma till stånd. Från internationellt håll har man visat stort intresse för att bevara nationalstadsparken. Det är faktiskt inte bara ett nationellt intresse. Man får hoppas att det finns mera förnuft på annat håll än just i Stockholm. Här har socialdemokrater och moderater drivit den linjen. Det är det politiska och verkliga hotet mot nationalstadsparken.

Anf. 71 SYLVIA LINDGREN (s):

Herr talman! Jag kommer att med kraft verka för en bra miljöpolitik i Stockholm. Jag kommer också att allt vad jag kan verka för att behålla arbetstillfällena och för att utveckla regionen. Jag är övertygad om att näringspolitik, arbetsmarknadspolitik och miljöpolitik måste gå hand i hand.

Egentligen hade jag inte behövt kommentera vad Andreas Carlgren sade avslutningsvis. Han sade själv att det enda Sylvia Lindgren känner oro för är att det blir för dyrt. Ja, jag är orolig för det, eftersom man inte har talat om vem som skall betala.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 16 §.)

7 § Redogörelse för företag med statligt ägande, m.m.

Föredrogs
Näringsutskottets betänkande 1994/95:NU2
Redogörelse för företag med statligt ägande, m.m. (skr. 1994/95:20 och förs. 1994/95:RR3)

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades efter 16 §.)

8 § Allmänna pensionsfondens verksamhet år 1993

Föredrogs
Näringsutskottets betänkande 1994/95:NU3
Allmänna pensionsfondens verksamhet år 1993 (skr. 1994/95:13)

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades efter 16 §.)

9 § Konkurrensverkets ställning i överklagade ärenden enligt konkurrenslagen

Föredrogs
Näringsutskottets betänkande 1994/95:NU5

Konkurrensverkets ställning i överklagade ärenden enligt konkurrenslagen (prop. 1994/95:44)

Prot. 1994/95:37
7 december

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades efter 16 §.)

10 § Ändring i lagen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Föredrogs
Skatteutskottets betänkande 1994/95:SkU9
Ändring i lagen om ömsesidig handräckning i skatteärenden (prop. 1994/95:62)

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades efter 16 §.)

11 § Ökat skydd för barn

Ökat skydd för barn

Föredrogs
Justitieutskottets betänkande 1994/95:JuU5
Ökat skydd för barn (prop. 1994/95:2)

Anf. 72 BIRTHE SÖRESTEDT (s):

Herr talman! En av samhällets viktigaste uppgifter är att värna om barnens behov och rättigheter. Det handlar om att ge alla barn en trygg uppväxt.

Under de senaste åren har det kommit allt fler signaler om att nedskärningen främst drabbar barnen. Inte minst påverkar den utarmning av barnomsorgen, skolan och fritidsverksamheten som håller på att ske barns uppväxtmiljö.

Den ökade arbetslösheten och den tilltagande segregationen leder till att människor får illa. Familjer får ändrade levnadsförhållanden, och tryggheten försvinner. Detta påverkar också barnen.

Barn och ungdomar behöver oss vuxna. De behöver någon att lita på. När inte familjen räcker till måste det finnas ett extra skyddsnät. Det är samhällets skyldighet att sätta barnens intresse främst.

FN:s konvention om barnens rättigheter som Sverige ratificerade 1990 innehåller bestämmelser som är avsedda att tillförsäkra barnen grundläggande rättigheter. Det innebär att vi har ett ansvar för att barnens behov uppfylls i fråga om ekonomiska, sociala, och kulturella rättigheter. Vi har skyldighet att göra vårt yttersta för att uppfylla konventionen. Det gäller också barns rättighet att bli beskyddade från alla former av sexuella övergrepp och utnyttjanden. De förändringar som föreslås i det betänkande som vi behandlar i dag är ett viktigt led i detta arbete.

Prot. 1994/95:37
7 december

Ökat skydd för barn

Justitieutskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågor i syfte att stärka barnens rättigheter. Utskottet har också krävt en allmän översyn av bestämmelsen om sexuellt umgänge med barn.

De förändringar som nu föreslås ligger helt i linje med utskottets tidigare ställningstaganden.

Ändringarna innebär ett förstärkt skydd för barn, oavsett om det föreligger ett beroendeförhållande eller inte till den som förmår barnet att delta i en sexuell handling. Lagstiftningen vill tydligt förmedla den vuxnes ansvar.

Nu föreslås att straffvärdet vid grovt sexuellt utnyttjande blir det samma som för våldtäkt. Härigenom har utskottets tidigare uttalanden tillgodosetts.

Preskriptionstiden är en annan fråga som har varit föremål för mycket diskussion. Genom att man låter preskriptionstiden för sexualbrott som riktar sig mot barn börja löpa först den dag då målsäganden fyller eller skulle ha fyllt 15 år kan brott, som har begåtts mot barn i tidig ålder men som inte upptäcks förrän långt senare, beivras och skadestånd utdömas.

Men dessa åtgärder är inte tillräckliga. Det behövs fler åtgärder såväl när det gäller barnens rättsliga skydd som när det gäller barnens situation i samhället.

Vi måste gå vidare med översynen av sexualbrotten. Inte minst har några domar som har avkunnats under senare tid visat att det fortfarande finns brister.

Det som särskilt har uppmärksammats är att sexualbrott mot mycket små barn inte har bedömts som våldtäkt med motiveringen att våld i brottsbalkens mening inte har förekommit. Det kan givetvis ifrågasättas om det kan krävas att ett litet barn gör motstånd för att omfattas av det skydd som våldtäktsbestämmelsen är avsedd att ge. Mot bl.a. den bakgrunden är det angeläget att det snarast görs en översyn av våldtäktsbestämmelsen.

Kriminalisering av innehav av barnpornografi är också ett led i kampen mot sexuellt utnyttjande av barn. Genom att med alla tänkbara medel angripa marknaden för barnpornografi kan vi förhoppningsvis bidra till att minska efterfrågan på sådant material och därigenom också minska omfattningen av sexuella övergrepp mot barn. Regeringen har nyligen tillsatt en utredning om de samlade åtgärderna mot barnpornografi.

Ett annat värdefullt inslag i strävan att öka barns skydd mot övergrepp är den internationella konferens som Sverige skall vara värd för 1996.

Jag konstaterar också med tillfredsställelse att justitieministern har aviserat att regeringen kommer att ta initiativ till en samlad generell översyn av bestämmelserna om sexualbrott i brottsbalken.

Herr talman! Barnen måste sättas i centrum. Det behövs bättre utredningsresurser när det gäller arbetet med att utreda och lagföra anmälningar om brott mot barn. De människor som kommer i kontakt med barn och verkar i deras närhet måste bli mer observanta på att upptäcka brott och anmäla dessa. En annan viktig fråga är barns rätt att

komma till tals i domstolarna när det gäller mål och ärenden som angår dem.

För att trygga barns uppväxtmiljö och motverka våld och utslagning måste vi vidta generella åtgärder för att stärka välfärden för alla. Att öka jämställdheten är också en betydelsefull åtgärd i detta sammanhang.

En aktiv opinionsbildning och upplysning kan också medverka till ett ökat medvetande om olika övergrepp mot barn, vilka orsaker som ligger bakom och hur de kan motverkas.

Skärpta straff är naturligtvis ett sätt att angripa sexuella övergrepp, men om vi skall komma till rätta med övergreppen måste vi också som ett led i det förebyggande arbetet ge gärningsmännen särskilda behandlingsinsatser för att förhindra att de upprepar sin brottslighet.

Herr talman! Jag yrkar bifall till hemställan i justitieutskottets betänkande.

Anf. 73 GUN HELLSVIK (m):

Herr talman! Jag vill inleda med att yrka bifall till hemställan i justitieutskottets betänkande.

Det betänkande som vi har att ta ställning till i dag har som utgångspunkt att en av samhällets viktigaste uppgifter är att skydda barn mot alla former av sexuella kränkningar. Sexuella övergrepp mot barn är ett extremt uttryck för att den vuxne inte respekterar ett barns behov och självklara rätt till kroppslig integritet. Barn som utnyttjas i sexuella sammanhang tar både social och känslomässig skada.

Även om Sverige internationellt sett ligger förhållandevis långt framme vad avser lagstiftningen om barns rätt finns det skäl att hela tiden vara uppmärksam på eventuella brister och att ta till vara de möjligheter som finns att ytterligare stärka barns och ungdomars skydd.

I olika sammanhang har brottsrubriceringen ”sexuellt umgänge med barn” diskuterats. Detta utmönstras enligt betänkandet och skall i stället rubriceras som sexuellt utnyttjande. Bakgrunden till detta är att ordet umgänge vanligen åsyftar sexuella handlingar av frivilligt slag. För mig, och för de flesta andra, är ordet umgänge positivt laddat, och ordets makt skall inte underskattas. Sexuella handlingar med barn är från barnets sida inte i verklig mening frivilliga. Det är viktigt att lagstiftningen tydligt visar att det är fråga om ett utnyttjande om ett barn deltar i en sexuell aktivitet med en vuxen.

Även höjningen av straffmaximum för det grova sexuella utnyttjandet är en viktig markering. Genom att man höjer maximistraffet så att det motsvarar straffmaximum för våldtäkt visar man att handlingar där exempelvis egentligt fysiskt våld inte har förekommit ändå betraktas med samma allvar.

En viktig förändring sker också genom att bestämmelsen om sexuellt ofredande utvidgas så att det blir straffbart att förmå även den som är över 15 år men inte 18 år att medverka vid framställning av pornografisk bild eller vid sexuell posering. Unga människor som utnyttjas i pornografiska sammanhang kan inte själva överblicka de långsiktiga konsekvenserna av sitt handlande. Risker är stora att de skadas känslomässigt.

Prot. 1994/95:37

7 december

Ökat skydd för barn

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

mässigt. Den som utsätter våra unga för sådana risker bör därför drabbas av straff.

En ytterligare viktig förändring är förlängningen av preskriptionstiden. Barn som utsätts för sexuella övergrepp kan ofta på grund av beroendeställning, lojalitet mot gärningsmannen, rädsla eller bristande mognad inte berätta om vad de har utsatts för förrän de har kommit upp i tonåren. Effekterna av övergreppen är ofta svåra, livsvariga psykiska skador. Det starka intresse som uppbär det straffrättsliga skyddet mot att barn utsätts för sexuella kränkningar sammantaget med det förhållandet att anmälan för sådana brott ofta görs en lång tid efter kränkningen motiverar att preskriptionstiden förlängs.

Jag har emellertid en liten undran med anledning av betänkandet.

Till grund för betänkandet ligger den förra regeringens proposition. I denna proposition förs ett resonemang om behandlingen av barn som har berövats friheten. Bl.a. konstateras att frihetsberövade barn enligt barnkonventionen skall hållas åtskilda från vuxna. Med hänvisning till att Ungdomsbrottskommittén har lämnat förslag som syftar till att förbättra situationen för unga intagna lades det i detta sammanhang inte fram något förslag till förändringar.

Det kan då vara på plats att notera att en majoritet av riksdagens ledamöter för en vecka sedan sade nej till den inriktning som hade förespråkats av Ungdomsbrottskommittén. Hur har den majoritet som motsatte sig förbättringarna tänkt göra i stället?

Anf. 74 ALICE ÅSTRÖM (mp):

Herr talman! Det betänkande som vi i dag skall fatta beslut om är oerhört viktigt på många olika sätt. Det har också tidigare talare berört.

Det är samhällets skyldighet att skydda barn från att utsättas för denna form av övergrepp. Jag instämmer i det mesta som har sagts här tidigare, men jag skulle vilja lyfta fram några av frågorna i betänkandet, som jag anser vara särskilt viktiga.

Det är just att man efter den diskussion som har varit om begreppet sexuellt umgänge, som antyder att det finns en frivillighet i relationen, lyfter ut begreppet och i stället använder den mycket mer riktiga benämningen, ett sexuellt utnyttjande, vilket det alltid är när det rör sig om sexuella handlingar med barn.

En viktig förändring är också att man utvidgar begreppet sexuellt ofredande så att det blir straffbart att förmå även dem som fyllt 15 men inte 18 år att företa eller medverka i en handling med sexuell innebörd, om handlingen är ett led i en framställning av en pornografisk bild eller utgör en posering i annat fall än när det är fråga om framställning av bild.

Det är nog fler än jag som har följt TV-programmen, där det har visats upp många unga flickor som har utnyttjats i dessa sammanhang och som i dag har stora psykiska lidanden. Mot detta har vi inte haft någon laglig möjlighet att ingripa. En viktig del är att stärka dessa unga människors skydd.

Ett av de viktigaste förslagen är också förlängningen av preskriptionstiden. Det är oerhört vanligt att dessa barn inte visar symtom på det

som det egentligen gäller. Det är mycket vanligt att de först när de börjar komma i tonåren uppvisar psykiska problem, och det är först vid arbetet med de här ungarna som upptäckterna görs. Då är det mycket viktigt att man har en preskriptionstid som hör ihop med brottet.

Det är angeläget att gå vidare i arbetet med att stärka skyddet för dessa barn. Vi har under senare tid också sett en del domslut som visar att vi måste gå vidare med detta arbete, för det har varit domslut som inte ligger i linje med det som vi i justitieutskottet strävar efter.

Vi får inte glömma att det här är en del i ett stort problem. Det är viktigt att utredningsverksamheten byggs ut så att den fungerar bättre vid upptäckter av dessa fall. Det är oerhört många fall som i dag aldrig ens går till åtal. Det är en viktig fråga att arbeta vidare med.

Det är också angeläget att följa upp just detta att det är fråga om ett stort psykiskt lidande. Det kommer att ta lång tid innan dessa människor kommer till rätta med sina liv igen. I dag görs i Sverige, tyvärr, alldeles för litet behandlingsinsatser. Det finns alldeles för litet modeller för att arbeta med dessa grupper. Det är ett arbete som måste vidgas. Man måste gå vidare med att utveckla modeller för arbete med de grupper som har varit utsatta för sexuella övergrepp. Dem kan man inte arbeta med under vanliga förutsättningar. Den kränkningen, den skammen, den förtvivlan och det som har förstörts själsligt kräver ett långt arbete i en trygg miljö och med mycket erfaren personal. Därför måste man även inom detta område gå vidare och utveckla metoder.

Men det beslut vi fattar i dag är en viktig del i att stärka skyddet för dessa barn. Jag yrkar därmed bifall till utskottets hemställan.

Anf. 75 KIA ANDREASSON (mp):

Herr talman! Alla partier är överens om att det är nödvändigt med ytterligare åtgärder mot sexuella övergrepp. Det förekommer därför inga motsättningar mellan partierna när det gäller minderåriga. Som vi här har hört skall lagen skärpas på vissa punkter. Miljöpartiet skulle på vissa av punkterna vilja gå litet längre.

Just begreppet ålder, att det inte endast är barn under 15 år utan ungdomar under 18 år som skall fredas, tycker vi är viktigt.

I FN:s barnkonvention slås fast att varje människa under 18 år är ett barn. Sverige har ju skrivit under konventionen. Det är ett mycket viktigt konstaterande när man i domstolar skall tolka det inträffade och döma i mål rörande sexualbrott mot barn.

Andra talare här har sagt ungefär vad jag hade tänkt att säga, för vi är ju så eniga i denna fråga. Det är mycket positivt att begreppet sexuellt umgänge har ändrats till sexuellt utnyttjande. Men jag tycker att det skulle behövas ännu ett förtydligande av innebörden. Det är ju inte bara fråga om utnyttjande, utan barnet i fråga skadas ju också. Därför borde termen ändras till övergrepp.

Bestämmelsen om sexuellt ofredande utvidgas, som vi har hört, till att gälla även ungdomar under 18 år när det gäller tvång vid posering eller vid medverkan till pornografisk bild. Men vi tycker att bestämmelsen skall gälla oavsett om medverkan kan anses vara frivillig. Barn

Prot. 1994/95:37
7 december

Ökat skydd för barn

Prot. 1994/95:37
7 december

Ökat skydd för barn

under 18 år kan inte överblicka vidden av ett sådant deltagande och bör därför skyddas så långt lagen räcker.

Även en skärpning av lagtexten föreslås i detta sammanhang, så att sexuellt ofredande ändras till sexuellt övergrepp. Som Alice Åström sade får ett sådant här deltagande stora konsekvenser som inverkar på hela ens liv.

Barnkonventionen konstaterade, som jag sade, att personer under 18 år är barn. Det tycker vi skall vara vägledande vid alla resonemang när det gäller sexualbrott.

Preskriptionstiden för vissa grövre sexualbrott bör därför löpa från den dag offret fyller 18 år. Det tar tid för en person att bearbeta sina upplevelser från det att symtomen visar sig. Den förlängda preskriptionstiden skulle behövas för detta.

Det kommer förmodligen att göras en ny översyn av lagen. Förhoppningsvis blir det en total översyn som gör lagen mer lättåskådlig och konsekvent. Men man kan tyvärr inte bara förändra lagar för att uppnå en förändring, även om de är grunden för samhällets åsikt.

Det gamla manssamhället gör sig fortfarande gällande i åsikter. Det ser vi när det gäller bedömningar och domslut vid våra domstolar.

Upprepade gånger har pressen publicerat domslut som upprört många på grund av åsikter om att barn i samband med övergrepp inte gjort tillräckligt motstånd eller att de på andra sätt bidragit till att de blivit utnyttjade. Domstolarna har alltså dömt gärningsmännen mildare och menat att barn bidragit och omedvetet medverkat till händelser.

Jag fick till riksdagen ett upprop från elva socialsekreterare som arbetar i Vällingby. De uttrycker i brevet sin upprördhet över en dom mot en far som föregripit sig mot sina två flickor. Domarna för gärningarna var inte lika. Den mindre flickan, som bara var tre år, hade han inte hållit fast utan lagt sig på. Domen blev då sexuellt utnyttjande och inte våldtäkt.

Det finns många exempel på den typen av resonemang som är mycket stötande.

Den nya lagändringen bör förhoppningsvis göra det lättare för rättsens ledamöter att döma till barnens upprättelse. En undersökning visar också att tingsrätterna dömer mycket mildare. Om en dom överklagas till hovrätten, så skärper den bedömningarna i mycket stor utsträckning.

Det är därför viktigt att domstolarna och allmänheten blir informerade om riksdagens och regeringens åsikter om sexualbrott mot barn. Insikten får inte stanna i lagparagrafer utan skall spridas för kännedom till de som utsätts för övergreppen och de som berörs av besluten.

Anf. 76 BIRTHE SÖRESTEDT (s):

Herr talman! Vi i utskottet har varit helt överens när det gäller regeringens proposition. Vi har varit helt överens om de åtgärder som måste vidtas.

Kia Andreasson pekade här i talarstolen på en del olika begrepp i lagstiftningen som hon anser bör ändras. Det har nu aviserats att det skall göras en samlad generell översyn av bestämmelserna om sexual-

brott. Förhoppningsvis kommer man vid översynen att gå igenom varje begrepp. Det är viktigt att vi får detta belyst.

Vidare är det inte bara lagstiftningsåtgärderna som behöver belysas, utan det behöver också vidtas åtskilliga åtgärder för barnens situation i samhället.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

Ökat skydd för barn

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 16 §.)

12 § Undantag från tillsyn över stiftelser i vissa fall

Föredrogs

Lagutskottets betänkande 1994/95:LU10

Undantag från tillsyn över stiftelser i vissa fall (prop. 1994/95:65)

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades efter 16 §.)

*Konsumentpolitikens
mål och inriktning*

13 § Konsumentpolitikens mål och inriktning

Föredrogs

Lagutskottets betänkande 1994/95:LU14

Konsumentpolitikens mål och inriktning.

Anf. 77 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m):

Herr talman! Det är att beklaga att regeringen drar tillbaka den konsumentpolitiska propositionen som ligger på riksdagens bord. Vi känner viss oro inför vad regeringen kan tänkas återkomma med. Vi hoppas att den socialdemokratiska konsumentpolitiken inte kommer att frånta konsumenterna den påverkan på marknaden som konsumenternas fria val utgör och som påverkar produktutbud och håller priserna i schack på en fri marknad.

Det gäller att stärka konsumenternas ställning som aktörer på marknaden. Då krävs omsorg om konsumentens rättsliga ställning och om konsumentens hälsa och säkerhet. Det finns ingen anledning att införa statliga åtgärder där det finns andra lösningar. Konsumenterna börjar för övrigt att utveckla en allt större konsumentmedvetenhet och produktkunskap, något som bör stärkas, men inte alls omvandlas till en inlärd hjälplöshet.

Konkurrensen är den bästa garantin för att konsumenterna skall få så bra varor och tjänster som möjligt till rimliga priser. Här kommer EU-medlemskapet att bidra.

Det är också av avgörande betydelse för den internationella konkurrenskraften hos svenskt näringsliv att konkurrensen upprätthålls också på hemmamarknaden.

Prot. 1994/95:37
7 december

Ser man till 1972 års riktlinjer för den statliga konsumentpolitiken kan man ana oråd. I det dåvarande slutbetänkandet kan man läsa följande: "Vid bedömningen av hushållens behov kan man i Konsumentverkets arbete inte i någon avgörande grad bygga på konsumenternas anspråk. Det är känt att anspråksnivån på några områden kan vara alltför låg. Behovet måste här som i annat samhällsarbete formuleras med utgångspunkt från samhällets ambitioner om individernas välbefinnande."

Vi får hoppas att den socialdemokratiska konsumentpolitiken sedan dess har blivit mer marknadsorienterad.

Med det anförda vill jag yrka bifall till reservationen i LU14.

Anf. 78 BIRGITTA CARLSSON (c):

Herr talman! Vi lever i ett föränderligt samhälle, och det gäller att vi tar till vara de förändringar som händer runt omkring oss på ett konstruktivt sätt.

Den framtida konsumentpolitiken, prop. 1994/95:16, som avlämnades av den förra regeringen tidigare i höst innehåller många viktiga förändringsförslag inom konsumentpolitiken. Propositionen bygger på Konsumentpolitiska kommitténs betänkande Konsumentpolitik i en ny tid (SOU 1994:14), som avlämnades till regeringen i januari 1994. Detta betänkande var sedan ute på remiss. Nu finns förslagen till förändringar inom konsumentpolitikens område på riksdagens bord, men vad händer då? Jo, den nya regeringen drar tillbaka detta förslag som skulle ha flyttat fram våra positioner på detta område.

1972 antog riksdagen riktlinjer för en ny konsumentpolitik, och 1986 fattades ett nytt beslut om en ny konsumentpolitik. Det är förvånande med tanke på de uttalanden som civilministern gjort om intresset inom konsumentpolitiken, att vi inte nu 1994, efter det arbete som har lagts ned genom utredning och remissomgång, kan vara beredda att fatta detta konsumentpolitiska beslut.

Den framtida konsumentpolitiken innehåller nya mål för konsumentpolitiken som är formulerade på följande sätt.

Ett första mål för konsumentpolitiken skall vara att främja hushållens möjligheter att utnyttja sina resurser enligt egna önskemål, inbegripet möjligheten att genom god överskådlighet på marknaden göra välöverlagda val.

Ett andra mål skall vara att främja konsumenternas rättsliga ställning, inbegripet deras förmåga att göra sina rättigheter gällande.

Ett tredje mål skall vara att främja konsumenternas hälsa och säkerhet.

All verksamhet inom den statliga konsumentpolitiken skall ta sikte på ett eller flera av dessa mål. Verksamheten skall dessutom vara förenlig med en eller flera av följande prioriteringsgrunder. Den skall alltså:

- stödja människor som på grund av sina individuella förhållanden är förhindrade att fungera som brukare eller konsumenter på bästa sätt,
- avse hushållens baskonsumtion eller
- undanröja brister i marknadens funktionssätt.

För första gången finns det förslag om att miljöfrågorna skall vara klart definierade och inskrivna som ett mål. Därför lyder det fjärde målet så här:

Konsumentpolitiken skall som ett fjärde mål ha att främja konsumenternas intresse av en från miljösynpunkt långsiktigt hållbar utveckling samt att därvid verka för att konsumenternas önskemål om en god miljö får genomslag på marknaden.

Att miljöfrågorna lyfts fram i den framtida konsumentpolitiken är för oss i Centern en självklarhet. Miljömedvetna konsumenter är vad vi behöver nu och i framtiden, om miljöfrågorna skall få den genomslagskraft som är nödvändig för att man skall kunna hushålla med våra ändliga resurser. Miljömedvetenheten hos oss alla ökar, och inom det området har det hänt väldigt mycket under den förra mandatperioden. Vi har antagit en kretsloppsproposition, och den kommer att innebära stora förändringar både för oss konsumenter och kanske främst för producenterna genom det producentansvar som infördes från den 1 januari 1994.

Miljöfrågorna är globala, men de orsakas oftast av enskilda människors dagliga livsföring. Genom miljömedvetna konsumenter kan vi skapa konsumentopinion och ett marknadstryck som resulterar i minskad miljöförstöring.

Som jag nämnde i början av mitt anförande lever vi i ett föränderligt samhälle. Det har hänt mycket inom konsumentpolitikens område sedan jag som tonåring i början av 60-talet lyssnade på Hushållningssällskapets hemkonsulent som reste runt och bedrev konsumentupplysningskampanjer. Hon lärde oss bl.a. att alltid vid köp läsa varudeklarationsetiketterna på olika varor. Det är en kunskap som med det enorma utbud av varor som finns i dag är minst lika viktig för dagens konsumenter.

Med tanke på att vi har fått en ny läroplan för skolan är det väldigt viktigt att de konsumentpolitiska frågorna kommer in i utbildningen. För att konsumenterna skall kunna fungera som brukare och marknadsaktörer på ett så väl övervägt sätt som möjligt krävs att vi har kunskaper. Utbildning är därför ett viktigt medel i konsumentpolitiken. Konsumentfrågorna bör integreras i undervisningen i olika ämnen, främst i grundskolan men också i gymnasial utbildning.

Den 13 november röstade vi ja till ett medlemskap i EU. Om det går som planerat kommer vi att fr.o.m. den 1 januari 1995 ansluta oss till EU. Även detta beslut, men kanske framför allt EES-avtalet med fri rörlighet för varor, tjänster, människor och kapital, påverkar oss som konsumenter. Det hade därför varit en fördel om den framlagda propositionen hade behandlats nu.

Vårt land har en längre tradition inom konsumentpolitikens område än vad EU har, och det är angeläget att vi ligger rätt i tiden med vår politik inom detta område vid en anpassning till EU.

Herr talman! Som en av reservanterna i utskottet yrkar jag bifall till vår reservation i lagutskottets betänkande nr 14. Jag tycker att de förändringar som är föreslagna i propositionen är angelägna och att de skall genomföras nu.

Prot. 1994/95:37
7 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Konsumentpolitikens
mål och inriktning*

Anf. 79 KARIN OLSSON (s):

Herr talman! Den borgerliga regeringen lade fram en proposition till riksdagen om den framtida konsumentpolitiken. Propositionen innehöll förslag som inte var förenliga med den regeringsförklaring som statsministern avgav den 7 oktober. Av det skälet återkallades propositionen Den framtida konsumentpolitiken genom regeringens skrivelse 1994/95:30 den 18 oktober.

Konsumenternas intressen är viktiga. De måste lyftas fram och ges en klar inriktning. Målen och riktlinjerna måste stämma överens med den grundsyn som i det här fallet regeringsförklaringen uttrycker. Jag citerar: "Den gemensamma marknaden innebär ett rikare utbud av varor och tjänster. För att denna marknad skall fungera väl behövs en gemensam europeisk konsumentpolitik. Sverige skall bidra till en stärkning av konsumenternas ställning i Europa vad gäller varornas och tjänsternas pris, kvalitet och säkerhet."

Det är viktigt att vi värnar jämförprissystemet, som vi har sett som ett viktigt instrument när vi skall välja vilka varor vi skall köpa. Därför är det bättre att vänta ytterligare några månader för att kunna ta ställning till en ny proposition om den framtida konsumentpolitiken.

Till Charlotte Cederschiöld och Birgitta Carlsson vill jag bara säga: Känn ingen oro för den framtida konsumentpolitiken som den nuvarande regeringen kommer att lägga fram förslag om. Socialdemokratisk konsumentpolitik står på konsumenternas sida.

Jag yrkar härmed bifall till utskottets hemställan och avslag på reservationen.

Anf. 80 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m):

Herr talman! Jag vill bara uttrycka en viss glädje över att man i Karin Olssons anförande kunde notera att den socialdemokratiska konsumentpolitiken står mer på konsumenternas sida, som hon uttryckte det nu. Om man jämför med riktlinjerna i 1972 års statliga konsumentpolitik förefaller det som att den socialdemokratiska konsumentpolitiken är mer på väg över åt vårt håll. Det vill jag uttrycka min glädje över.

Anf. 81 KARIN OLSSON (s):

Herr talman! Jag har litet svårt att förstå Charlotte Cederschiölds påpekande om att den socialdemokratiska konsumentpolitiken inte skulle ha stått på konsumenternas sida. Med mina erfarenheter av konsumentpolitik under mer än 20 års tid vill jag påstå att socialdemokraterna alltid har värnat om konsumenterna och deras rättigheter.

Anf. 82 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m) replik:

Herr talman! Det finns alltså en liten diskrepans – i många avseenden är vi överens – när det gäller konsumentpolitiken i det som uttrycktes i 1972 års riktlinjer. Man trycker så hårt på att det handlar om samhällets gemensamma önskemål, respektive individernas och de enskilda konsumenternas egna önskemål. Det finns nu en viss skillnad i konsumentpolitiken, där jag tycker mig kunna förmärka att socialdemokratin är på väg över i vår riktning.

Anf. 83 KARIN OLSSON (s) replik:

Herr talman! I det fallet är det väl så att samhällets ansvar gynnar också den enskilda konsumenten. Jag ser egentligen ingen skillnad i den politik som vi för nu i förhållande till den konsumentpolitiska inriktningen i 1972 års politik.

Prot. 1994/95:37

7 december

*Konsumentpolitikens
mål och inriktning*

Anf. 84 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m) replik:

Herr talman! Om det inte hade funnits någon skillnad, skulle det innebära att alla människor vore exakt lika. Då skulle vi behöva bara en tvål, en tandborste och en tandkräm. Men eftersom alla inte är exakt lika utan har litet olika önskemål, finns det en viss diskrepans mellan något slags övergripande samhällelig syn på vilka produkter som skall konsumeras och vilka produkter den enskilde individen vill konsumera.

Anf. 85 KARIN OLSSON (s) replik:

Herr talman! Charlotte Cederschiöld och jag har litet olika politiska inriktningar. Det finns ingen anledning att kommentera det ytterligare. Det finns ingen socialdemokrat som har sagt att vi skall ha en tvål och en tandborste. Det tror jag är klart för alla.

Anf. 86 BIRGITTA CARLSSON (c):

Herr talman! Vid genomläsning av propositionen kan jag inte annat än att tycka att även den står på konsumenternas sida. Men jag tycker att det hade varit bättre om vi hade kunnat fatta ett beslut med tanke på det EU-medlemskap som vi har framför oss. Vi hade legat väl framme i tiden. Men några månaders förskjutning kanske inte spelar så stor roll.

Anf. 87 KARIN OLSSON (s):

Herr talman! Det känns bra att Birgitta Carlsson och jag är överens i denna fråga. Det är bättre att vi har någon månad på oss. Då får vi en sammanhållen politik och kan även ta in det faktum att vi nu efter en folkomröstning avser att bli medlemmar i Europeiska unionen.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades efter 16 §.)

14 § Socialförsäkringsregister

Föredrogs

Socialförsäkringsutskottets betänkande 1994/95:SfU3

Socialförsäkringsregister (prop. 1994/95:8)

*Socialförsäkrings-
register*

Anf. 88 MARGIT GENNSER (m):

Herr talman! Det föreliggande ärendet handlar om grundläggande regler för databaserade socialförsäkringsregister. Det har varit en mycket lång lagstiftningsprocess, och det är bra. Det här lagförslaget handlar om väldigt känsliga avgöranden. Effektivitet ställs mot människors integritet, människors rädsla för att avslöja alltför mycket om

Prot. 1994/95:37
7 december

*Socialförsäkrings-
register*

nära detaljer för myndigheter och rädsla för att dessa uppgifter kan komma på villovägar. Jag tycker att det är bra att vi har fått arbeta så länge med det här ärendet.

I stort sett är vi eniga. Det finns bara en liten meningsskiljaktighet, som återfinns i reservationen till betänkandet. Det gäller en informationsfråga. I 20 § i lagen står det vilken sorts information som de registeransvariga är skyldiga att lämna till allmänheten. Här har två motionärer menat att man då också skulle ha en uppgift om vem som på myndigheten är registeransvarig, att det alltså skall finnas en sådan. I praktiken kommer det naturligtvis att betyda att myndigheten, ifall man vill utföra sin uppgift på ett bra sätt och följa förvaltningslag osv., kommer att utse en registeransvarig.

Jag skulle vilja säga att reservationen har ett väldigt stort syfte. Det är en liten påminnelse till dem som skall hantera den här lagstiftningen om att se till att de lämnar ut namnet på en person och telefonnummer så att det är lätt för allmänheten att ta kontakt, att man inte behöver besvara växeln på myndigheten i alltför hög grad.

Utskottet hade kunnat ta in det här påpekandet, och man kunde göra som man gjorde i det här fallet. Jag tycker inte att det är en stor sak. Det är viktigt att det är nerskrivet i en reservation.

Jag yrkar bifall till reservationen.

Anf. 89 SVEN-ÅKE NYGÅRDS (s):

Herr talman! I detta betänkande behandlas regeringens förslag till lag om socialförsäkringsregister. Där föreslås en författningsreglering för flertalet personregister på ADB-medium vid Riksförsäkringsverket och de allmänna försäkringskassorna. Det är fråga om register som behövs för handläggningen av ärenden om socialförsäkringsförmåner och andra förmåner.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1995.

Utskottet anser att förslaget ligger i linje med inriktningen att ta fram särskilda registerförfattningar för integritetskänsliga personuppgifter. Vidare konstaterar utskottet att den föreslagna lagen kommer att innebära ett förstärkt skydd för de registrerade personernas integritet.

Utskottet tillstyrker propositionen, men vi har förtydligat förslaget något när det gäller innehållet i registren. Utskottet är helt överens om detta betänkande, utom i en liten detalj. Moderaterna anser att det skall göras ett tillägg som innebär att informationen även skall omfatta uppgift om vem som är registeransvarig. KU, som har haft ärendet på remiss, har avvisat moderaternas förslag. Ett liknande förslag har nyligen avslagits av riksdagen.

Konstitutionsutskottet har i sitt yttrande över moderaternas förslag sagt att det inte finns anledning att ta in en särskild bestämmelse i lagen om detta. Förslaget avstyrktes av konstitutionsutskottet, och socialförsäkringsutskottet delar KU:s uppfattning och avstyrker reservationen.

Herr talman! Jag hemställer att kammaren bifaller utskottets förslag i detta betänkande och därmed avslår den moderata reservationen.

Prot. 1994/95:37
7 december

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 16 §.)

15 § Svensk hemslöjd

Svensk hemslöjd

Föredrogs
Kulturutskottets betänkande 1994/95:KrU5
Svensk hemslöjd.

Anf. 90 MARIANNE ANDERSSON (c):

Herr talman! Här har vi återigen ett enigt betänkande från kulturutskottet. Man kan då fråga sig varför jag skall ta kammarens dyrbara tid i anspråk när det inte är fråga om polemik. Jag gör det för att i någon lyfta kulturfrågorna i kammaren. Inte minst mot bakgrund av den senaste helgens fruktansvärda händelse här i Stockholm framstår det som alltmer nödvändigt att vi inser kulturens betydelse för att skapa engagemang och identitet samt förhindra utanförskap och rotlöshet, alldeles särskilt bland barn och ungdomar.

I betänkandet behandlas en motion om hemslöjden. I texten beskrivs dess stora betydelse för kulturarvet, för vår identitet och för vår bild gentemot omvärlden. Utskottet instämmer, men yrkandet om ökade resurser avstyrks med motiveringen att detta bör övervägas i det ordinarie budgetarbetet. Det är riktigt.

Jag vill tillägga några saker som inte riktigt framkommer i texten men som har den största betydelse inför dessa överväganden. Det är hemslöjdsrörelsens prioritering av arbete bland barn och ungdomar. Det är en mycket medveten satsning som nu växer starkt. Utställningen Slöjdtåget turnerar runt om i landet från maj i år och hela nästa år. Den riktar sig mot skolorna och ger barn och ungdomar möjligheter att använda sin fantasi och sin kreativitet. Tåget är ett utmärkt exempel på denna prioritering och har fått mycket stort gensvar. Många barn som besökt Slöjdtåget under dagen vill fortsätta på kvällen. De förstår att det här med hemslöjd inte är något töntigt och bara förknippat med knätofs utan är någonting som verkligen ligger i tiden. Nu följer Hemslöjdsförbundet upp verksamheten genom olika aktiviteter. Jag skall ge några exempel utifrån landet.

Man kan ordna s.k. slöjdfredag på en ungdomsgård. Man kan ha en öppen slöjdverkstad dit ungdomar kan komma och pröva på. Ett slöjd-kafé för ungdomar och en slöjdskola för både större och mindre barn, knäppelskola för barn är andra exempel, liksom inspirationskurser för fritidsledare och fritidspedagoger, lärare osv.

Det här ger inspiration till att pröva på verksamhet i samband med aktiviteter som "kulturnatta", julmarknader och andra evenemang där mycket folk samlas. Idéspån är en annan aktivitet där man tar vara på invandrarungdomars hantverksbakgrund, ger dem stärkt identitet samt

Prot. 1994/95:37
7 december

Svensk hemslöjd

bygger broar mellan svenskar och invandrare. Det finns många fler exempel. Allt detta har mötts att väldigt stort intresse.

Jag är alldeles övertygad om att slöjden är en väg att kanalisera den kraft som finns inom barn och ungdomar att på ett konstruktivt sätt fånga upp dem som kanske inte passar in eller som är intresserade av andra verksamheter – idrott, musik osv.

Alla olika delar behövs om vi skall ha en chans att möta de stora problem som vi i dag står inför och som till mycket stor del orsakas av rotlöshet, utanförskap, historielöshet och brist på meningsfull sysselsättning.

Någon har sagt att den kultur dör där man upphör att förena praktik och teori – handens arbete och hjärnans arbete. Därför är det väldigt viktigt att vi håller ihop det här. Slöjden är ett av många redskap i det arbetet. Mycket av det här arbetet sker på ideell basis. Men det är också nödvändigt med utökade resurser för att detta skall kunna växa tillräckligt.

Jag hoppas, och förutsätter, att regeringen i budgetarbetet tar detta med i beräkningen.

Jag yrkar bifall till hemställan i betänkandet.

Anf. 91 IRÉNE VESTLUND (s):

Herr talman! Det är faktiskt första gången som slöjdfrågorna behandlas i riksdagen sedan de överfördes till Kulturdepartementet. Tidigare hörde de, tror jag, till Näringsdepartementet – vad departementet just då hette kommer jag alltså inte riktigt ihåg.

Det här är också en markering av vad Marianne Andersson tar upp, nämligen traditionen, bevarandet, kulturarvet och förnyelsen. I dag känns det som om Kulturdepartementet är rätta stället som hemvist för oss inom hemslöjdsrörelsen.

Marianne Andersson har tagit upp flera av de saker som vi faktiskt väldigt intensivt arbetar med, inte minst från marknadsföringssynpunkt. Det är väldigt intressant att höra och se att inte minst ungdomar, och då även ungdomar i ”svåra åldrar”, är mycket intresserade av gammalt hantverk.

Hör och häpna! Under flera år har vi haft ett speciellt slöjdstånd på Rockfestivalen i Hultsfred. Det har varit både förbluffande och ibland litet gripande att se de hårdrockande ungdomarna med sina frisyrer sitta och pula med träskedar och lära sig att knyppla. De har med stolthet burit med sig de alster som de har åstadkommit. Gemensamt har de frågat: Varför har vi inte förut fått reda på att det går att slöjda och göra något med sina händer?

Vad jag lyfter fram i min motion är det sorgliga faktum att det i dag inte går så väldigt bra för alla våra butiker som hemslöjdsrörelsen tidigare varit involverad i. Det har ofta tagits som intäkt för att hemslöjdsrörelsen är på väg ut. Tvärtom! Hemslöjdsrörelsen lever väldigt starkt, framför allt i den ideella rörelsen.

Men både Nämnden för hemslöjdsfrågor och vi som en ideell rörelse har ett sammantaget ansvar för marknadsföring och för att se till att slöjden får en rättmätig plats också för dem som försöker försörja

sig på sådant här. Det är ju inte intressant att behålla traditioner och att utveckla traditionerna till kvalitetsalster om det inte också finns möjligheter till en viss försäljning. Detta stimulerar slöjdarna att komma in till våra museer. Vi ser väldigt många goda exempel. Jag skulle kunna uppmana till besök på Nordiska museet, där vi just nu har en utställning som heter Slöjdjul. Vi från hemslöjdsrörelsen ger ett stipendium till en aktiv slöjdare, som via Nordiska museet får gå in i dess samlingar och med kvalificerad och kunnig hjälp får botanisera bland traditionerna för att kanske få fram nya uttryck för gamla ting.

Det här med marknadsföring låter väldigt pretentiöst, och vi tänker ta det på väldigt stort allvar. Det har vi också gjort när det gäller våra olika satsningar. Men för att man skall kunna klara av det här behövs det ett visst ekonomiskt stöd. Ansvar för marknadsföringen ligger naturligtvis även ute i den ideella organisationen. Men med ideellt arbete orkar man inte med hur mycket som helst. Vi på det centrala planet har ansvaret för de övergripande förutsättningarna för marknadsföringen och framför allt när det gäller att se till att man alltid talar om slöjden, slöjdarna och våra alster på det positiva sätt som den delen av vår kulturtradition kräver.

Jag är väldigt glad över utskottets mycket positiva skrivning, och jag är medveten om att man i dag inte kan så att säga bryta sig in i en budget för att få fram pengar. Men jag ser det faktiskt, herr talman, som ett ganska bastant löfte att man från utskottets sida kommer att arbeta för den här resursförstärkningen – den svenska kulturen, traditionen och slöjdarna till godo.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 16 §.)

16 § Riksdagens revisorers förslag till följd av statens stöd till Saab-Scanias bilfabrik i Malmö

Föredrogs
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 1994/95:AU1
Riksdagens revisorers förslag till följd av statens stöd till Saab-Scanias bilfabrik i Malmö (förs. 1992/93:RR7)

Anf. 92 PER UNCKEL (m):

Herr talman! Det ärende som riksdagen nu skall diskutera är en smula gammalt. Det daterar sig till 1980-talet och till den förrförra regeringens handlande. Det är emellertid viktigt både i sak och från principiella utgångspunkter – principiellt därför att det handlar om riksdagens behandling av förslag föranledda av granskningar av Riksdagens revisorer och i sak därför att det är svårt att frigöra sig från intrycket att det som ärendet egentligen handlar om, nämligen statligt stöd i anslutning till Saab-Scanias etablering i Malmö, når ett högstämt crescendo när det gäller ett enskilt statsråds lättsinne i fråga om dennes ämbetsutövning.

Prot. 1994/95:37
7 december

Svensk hemslöjd

*Riksdagens revisorers
förslag till följd av
statens stöd till Saab-
Scanias bilfabrik i
Malmö*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Riksdagens revisorers
förslag till följd av
statens stöd till Saab-
Scanias bilfabrik i
Malmö*

I det senare hänseendet, herr talman, är detta ärende anmält till konstitutionsutskottet. Jag utgår från att utskottet, sin vana trogen, noga kommer att granska detta och även kommer med nödvändiga anmärkningar.

Som jag sagt har Riksdagens revisorer granskat detta ärende och kommit fram till en enig bedömning. Riksdagens revisorer har funnit att den dåvarande industriministern, Thage G Peterson, gjorde sig skyldig till och brast i fråga om konsekvensanalyser. Det brast i fråga om den allmänna hanteringen av lokaliseringsbidrag. Det brast i fråga om hanteringen av avskrivnings- och återbetalningsregler. Därutöver fann revisorerna anledning att apropå detta också understryka att försiktighet borde iakttas med den typ av tillfälliga krispaket som var den regeringens alldeles speciella signum.

Får jag, herr talman, innan jag går vidare från principiella utgångspunkter säga ett par ord om hur jag menar att riksdagen skall hantera förslag från Riksdagens revisorer.

Riksdagen har ju inte tillsatt sina revisorer av en tillfällighet utan därför att revisorerna fristående skall kunna granska sådant som det är av allmänt intresse att få belyst. I den reservation som återfinns i utskottets betänkande säger vi att man från riksdagens sida måste kunna anföra mycket starka argument mot det som revisorerna anfört för att finna tillräckliga skäl att avvisa vad revisorerna har kommit fram till. Jag vill gärna tillägga, herr talman, att detta i särskilt stor utsträckning gäller när revisorerna har kommit fram till en enig bedömning. Som framförs i reservationen så finns det inga sådana starka argument anförda vare sig vid utskottets behandling eller i det som utskottet anför i sitt yttrande.

Likväl, herr talman, och det är det anmärkningsvärda, så vägrar utskottet av någon för oss alldeles utgrundlig anledning att göra det självklara: säga att Riksdagens revisorers kritik är välmotiverad. I stället blir revisorskritiken ett allmänt politiskt schackrande, som framstår i en alldeles särskilt egenartad belysning när nu ärendet slutbehandlas efter det att riksdagen fått de unika förutsättningarna för att i praktisk gärning bedöma hur det faktiskt gick, nämligen illa, med det som den dåvarande industriministern försökte göra i Malmö. Facit finns alltså tillgängligt när riksdagen om en stund skall gå till ställningstagande om revisorskritiken.

Jag har mot denna bakgrund, herr talman, svårt att frigöra mig från intrycket att vad utskottet nu försöker göra är ett missriktat försök att försköna det som alldeles uppenbart är helt omöjligt att dölja, nämligen påtagliga och uppenbara misstag från den dåvarande industriministern.

Nu är det emellertid så att verkligheten kommer att rösta på ett annat sätt än jag misstänker att riksdagen om en stund kommer att göra. Riksdagen har därmed en mäktig överman. Verkligheten står där som ett bevis på hur det egentligen är fatt.

Därför, herr talman: Om riksdagen skulle följa det som utskottets majoritet har anfört, blir den enda egentliga konsekvensen av det att man undergräver den auktoritet som Riksdagens revisorer rätteligen bör behandlas med och att man drar litet av ett løjets skimmer över

politiken när man inte är beredd att erkänna ens de mest uppenbara politiska missgrepp.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till den reservation som finns fogad till utskottets betänkande.

Anf. 93 MARTIN NILSSON (s):

Herr talman! Jag skall säga som det är. När jag läste den reservation i utskottet som Moderaterna är ensamma om, tyckte jag att det var en av de mer tunna reservationer som jag har sett under mina år i riksdagen.

I den del av Riksdagens revisorers förslag som handlar om lokaliseringsstöd och i den del där revisorerna skriver att det behövs tydligare regler och praxis för hur lokaliseringsstöd skall tilldelas och eventuellt återbetalas har utskottet tillstyrkt revisorernas förslag och gått med på ett tillkännagivande till regeringen.

Revisorernas förslag handlar vidare om möjligheterna till bättre konsekvensanalyser och berör frågan om man skall fatta beslut om tillfälliga krispaket eller inte. På båda dessa områden delar utskottet uppfattningen att det behövs konsekvensanalyser och att man skall vara restriktiv med tillfälliga krispaket. Det står tydligt i utskottsbetänkandet. Det är en politik som har tillämpats och som tillämpas. Den frågan har vi haft en diskussion om här i riksdagen, och konstitutionsutskottet krävde i sitt betänkande 1993/94:KU30 tydligare regler när det gäller konsekvensanalyser.

Häri genom blir moderaternas reservation till betänkandet helt ett slag i luften. Agerandet i det enskilda fallet, nämligen Thage G Petersons och den dåvarande regeringens handläggning av denna fråga, är någonting som skall behandlas av konstitutionsutskottet, och det har ingenting med detta betänkande att göra.

Vad det nu handlar om är den principiella synen på frågan om det skall finnas möjligheter till tillfälliga krispaket och frågan om konsekvensanalyser.

I vissa lägen kan det finnas ett starkt behov av sådana här tillfälliga krispaket. Självfallet skall man iaktta restriktivitet, men man måste inse att det finns tillfällen då sådana åtgärder är lämpliga.

I det samhällsekonomiska läge som vi nu har ser vi en situation med massarbetslöshet på nationell nivå. Vi har svårt att urskilja de problem som fanns på 1980-talet med stora regionala problem, som föranledde tillfälliga krispaket i Norrbotten, Bergslagen, Uddevalla och Malmö. Men det fanns då ett behov av dessa krispaket.

Det är alltid lätt att vara efterklok och att hitta fel – något som Per Unckel gjorde här i talarstolen. Det är just vad Moderaterna här ägnar sig åt. Jag har under ett par dagar läst moderata reservationer i de utskottsbetänkanden som skrevs med anledning av Malmöpaketet samt krispaketen för Norrbotten och Bergslagen. I dessa betänkanden finns inga reservationer där man säger att man inte vill vara med om detta på grund av att konsekvensanalyserna är för dåliga. Man yrkade inte avslag med en sådan hänvisning, utan man framförde andra synpunkter

Prot. 1994/95:37
7 december

*Riksdagens revisorers
förslag till följd av
statens stöd till Saab-
Scanias bilfabrik i
Malmö*

Prot. 1994/95:37
7 december

*Riksdagens revisorers
förslag till följd av
statens stöd till Saab-
Scanias bilfabrik i
Malmö*

och gjorde en del andra korrigeringar. Men i reservationerna finns inte ett ord om bristande konsekvensanalyser.

Man yrkade inte heller avslag med hänvisning till att man inte gillade tillfälliga krispaket. Tvärtom föreslog man när det gällde Malmöpaketet andra insatser – utbildningsinsatser, beredskapsarbeten för äldre och en rad andra åtgärder, som också kan betraktas som krispaket. Därmed faller den moderata kritiken just när det gäller handläggandet platt till marken – det finns ingenting kvar.

Vad som nu är viktigt och som utskottsmajoriteten konstruktivt ägnar sig åt är att se framåt när det gäller revisorernas påpekanden. Vi har då sagt att det är viktigt att konkretisera och förtydliga de regler som finns om lokaliseringsbidraget och om återbetalningen samt vilken modell som skall gälla vid beviljandet, dvs. investerings- eller sysselsättningsmodellen. Om det har vi varit eniga i utskottet.

Revisorerna har också påpekat att det bör vara tydligare regler när det gäller konsekvensanalyser. I konstitutionsutskottets betänkande 1993/94:KU30 framhålles att detta arbete är på gång i regeringskansliet. I Finansdepartementet överväger man hur konsekvensanalyserna i framtiden skall kunna förbättras och förstärkas.

Den tredje delen i revisorernas förslag handlar om tillfälliga krispaket. Utskottet delar uppfattningen att det skall råda restriktivitet. Det har det också gjort. Vi hade under hela 1980-talet fyra krispaket. Det finns inget behov av ett tillkännagivande just på grund av att det har varit en restriktiv tillämpning.

När man läser moderaternas reservation kan man inte undgå att tro att de har något slags principiell ovilja mot krispaket, att det är normpolitiken inom näringspolitiken som skall vara det avgörande, att man skall ha fasta spelregler och sedan hoppas att marknaden löser alla problem. Jag tycker att verkligheten har bevisat att så inte alltid är fallet. Behov av krispaket kan uppstå, och regeringen kommer att visa restriktivitet. Men när det finns ett behov av krispaket skall den möjligheten också finnas.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan i dess helhet.

Anf. 94 PER UNCKEL (m):

Herr talman! Martin Nilsson gör ett förtvivlat försök att få Moderaterna att framstå som ett parti som egentligen lika mycket som något annat var för krispaket till Malmö. Han gör ett lika desperat försök att meddela att Moderaternas stora problem egentligen är att Moderaterna inte gillar krispaket.

Herr talman! Jag håller med om det andra men inte om det första.

Sedan har jag bara en stillsam fråga till Martin Nilsson: Vad är det som har inträffat sedan den tid då socialdemokraterna tillsammans med alla andra i Riksdagens revisorer ansåg det motiverat med den typ av påpekanden som vi här har att behandla? Nu anser samma socialdemokratiska parti plötsligt beträffande två vitala punkter att något påpekande inte behöver göras.

Martin Nilsson får ursäktas mig om jag då misstänker att det finns ett starkt drag av att försöka försköna en industriministers insatser, dessa har verkligheten redan avslöjat inpå bara kroppen.

Anf. 95 MARTIN NILSSON (s):

Herr talman! Per Unckel frågade varför vi inte skulle kunna gå med på ett sådant förslag, och han trodde att motivet skulle vara att vi ville försköna en socialdemokratisk tidigare industriminister. Per Unckel borde fråga sina tidigare borgerliga regeringskamrater vad de har för intresse av att försköna en socialdemokratisk före detta industriminister. Deras motiv härför borde vara synnerligen litet.

Men det är ju inte detta det handlar om. Vad det handlar om är att det revisorerna föreslår redan är på gång. Moderaterna vill lägga in en vidare betydelse i förslaget, nämligen ett stopp för tillfälliga krispaket. I den mån Per Unckel tar fel när han nämner det första och det andra synsättet på tillfälliga krispaket gav det kanske en ganska bra bild av hur man resonerar inom Moderata samlingspartiet. Det har faktiskt skett en förändring bort från synen att man kan acceptera tillfälliga krispaket till en mer fast normpolitik.

Jag tycker att Per Unckel borde läsa betänkandena från 1985/86. Det står där tydligt vilka förslag Moderaterna framlagt. I den mån det finns en skuld, så är den i högsta grad delad. Men det är inte skulden vi nu diskuterar, utan det är framtiden, principerna för lokaliseringsstöd och en skärpning av konsekvensanalyserna för tillfälliga krispaket. Där har Moderaterna en reservation som helt är ett slag i luften. Ni är emellertid ensamma om reservationen – inget annat parti ställer sig bakom den.

Anf. 96 PER UNCKEL (m):

Herr talman! Moderaterna reserverar sig gärna ensamma till förmån för ett enhälligt förslag från Riksdagens revisorer, om detta nu skulle behövas.

Martin Nilsson bad mig gå tillbaka och läsa riksdagshistoria från 1980-talet. Det gör jag mycket gärna. Vid samma läsning kommer Martin Nilsson att finna att det spektakel som den dåvarande socialdemokratiska regeringen utsatte Malmö för i anslutning till lokaliseringsstödet till Saab-Scantias bilfabrik i Malmö sade moderaterna nej till.

Martin Nilsson är mig ännu svaret skyldig på frågan vad det är som gjort att socialdemokraterna nu vänder sina egna partivänners bedömning ryggen, såsom denna bedömning kommer till uttryck i Riksdagens revisorers förslag. Var det något fel på det som socialdemokraterna sade i detta Riksdagens revisorers enhälliga betänkande? Har det inträffat någonting som gjort att socialdemokraterna plötsligt haft anledning att byta fot? Eller har högre makter inskridit och sagt att så får goda socialdemokrater inte säga och att det är bättre att göra revisorernas förslag till föremål för det politiska schackrande som riksdagen dess värre sannolikt kommer att göra sig skyldig till?

Prot. 1994/95:37
7 december

*Riksdagens revisorers
förslag till följd av
statens stöd till Saab-
Scantias bilfabrik i
Malmö*

Prot. 1994/95:37
7 december

Anf. 97 MARTIN NILSSON (s):

Herr talman! Det är snarare så att Per Unckel om möjligt bör förklara varför han inte har tillit till sina moderata kolleger i konstitutions-

<i>Riksdagens revisorers</i>	utskottet, om de nu gått
<i>förslag till följd av</i>	med på skrivningen i
<i>statens stöd till Saab-</i>	utskottets betänkande nr
<i>Scanias bilfabrik i</i>	30 under förra riksmötet,
<i>Malmö</i>	där man just betonar
	vikten av fler konsekven-
	sanalyser. Det arbetet

pågår, och det behövs inga fler beslut om den saken. Vi har noterat vad revisorerna tycker. Moderaterna försöker av detta göra en politisk missnöjesmarkering beträffande ett enskilt statsråds agerande, en fråga som för övrigt inte skall behandlas av arbetsmarknadsutskottet utan av konstitutionsutskottet längre fram under riksmötet. Den frågan får vi diskutera när den tiden kommer.

Nu pågår ett arbete för att stärka konsekvensanalyserna. Det är dessutom så att vi är tveksamma till den innebörd som Moderaterna försöker lägga in i revisorernas förslag när det gäller tillfälliga krispaket. Vi tror att man ibland kan behöva tillfälliga krispaket. Moderaterna vill göra sådana till i det närmaste en omöjlighet, och så låtsas man som om man aldrig varit för tillfälliga krispaket.

Läs än en gång reservationerna till arbetsmarknadsutskottets betänkande 1985/86:AU18. Det kan behövas, Per Unckel!

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

TU2 Öresundsbron

Mom. 1 (Öresundsförbindelsens genomförande)

1. utskottet

2. res. 1 (c, v, mp)

Votering:

224 för utskottet

59 för res. 1

14 avstod

52 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 129 s, 72 m, 13 fp, 10 kds

För res. 1: 1 s, 22 c, 1 fp, 19 v, 16 mp

Avstod: 11 s, 3 fp

Frånvarande: 20 s, 8 m, 5 c, 9 fp, 3 v, 2 mp, 5 kds

Mom. 2 (ekonomisk prövning)

1. utskottet

2. res. 2 (c, v, mp)

Votering:

231 för utskottet

59 för res. 2

7 avstod

52 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 137 s, 72 m, 13 fp, 9 kds

För res. 2: 1 s, 22 c, 1 fp, 19 v, 16 mp

Avstod: 3 s, 3 fp, 1 kds

Frånvarande: 20 s, 8 m, 5 c, 9 fp, 3 v, 2 mp, 5 kds

Prot. 1994/95:37

7 december

Mom. 3 (kapitaltäckningsgaranti)

1. utskottet

2. res. 3 (mp)

Votering:

252 för utskottet

17 för res. 3

28 avstod

52 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 138 s, 72 m, 14 c, 16 fp, 2 v, 10 kds

För res. 3: 1 s, 16 mp

Avstod: 2 s, 8 c, 2 fp, 16 v

Frånvarande: 20 s, 8 m, 5 c, 8 fp, 4 v, 2 mp, 5 kds

Mom. 4–6

Kammaren biföll utskottets hemställan.

BoU5 Handläggningen av prövningen av ansökan om en fast förbindelse över Öresund

Mom. 2 (kontakterna med andra länder)

1. utskottet

2. res. (mp)

Votering:

279 för utskottet

16 för res.

1 avstod

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 139 s, 72 m, 22 c, 17 fp, 19 v, 10 kds

För res.: 16 mp

Avstod: 1 s

Frånvarande: 21 s, 8 m, 5 c, 9 fp, 3 v, 2 mp, 5 kds

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Prot. 1994/95:37
7 december

BoU6 Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården

Mom. 3 (målsättningen med arbetet med nationalstadsparken)

1. utskottet
2. res. 2 (mp)

Votering:

279 för utskottet

17 för res. 2

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 140 s, 72 m, 22 c, 18 fp, 17 v, 10 kds

För res. 2: 1 v, 16 mp

Frånvarande: 21 s, 8 m, 5 c, 8 fp, 4 v, 2 mp, 5 kds

Mom. 4 (avgränsningen av nationalstadsparken)

1. utskottet
2. res. 3 (v, mp)

Votering:

262 för utskottet

35 för res. 3

52 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 140 s, 72 m, 22 c, 18 fp, 10 kds

För res. 3: 19 v, 16 mp

Frånvarande: 21 s, 8 m, 5 c, 8 fp, 3 v, 2 mp, 5 kds

Mom. 5 (spridningskorridorer m.m.)

1. utskottet
2. res. 4 (v, mp)

Votering:

262 för utskottet

35 för res. 4

52 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 71 m, 22 c, 18 fp, 10 kds

För res. 4: 19 v, 16 mp

Frånvarande: 20 s, 9 m, 5 c, 8 fp, 3 v, 2 mp, 5 kds

Mom. 6 (skötselplan och interimistiskt naturreservat m.m.)

1. utskottet
2. res. 5 (v, mp)

Votering:

263 för utskottet

35 för res. 5

51 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 72 m, 22 c, 18 fp, 10 kds

För res. 5: 19 v, 16 mp

Frånvarande: 20 s, 8 m, 5 c, 8 fp, 3 v, 2 mp, 5 kds

Prot. 1994/95:37

7 december

Mom. 9 (Norra länken)

1. utskottet

2. res. 8 (v, mp)

Votering:

262 för utskottet

36 för res. 8

51 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 72 m, 21 c, 18 fp, 10 kds

För res. 8: 1 c, 19 v, 16 mp

Frånvarande: 20 s, 8 m, 5 c, 8 fp, 3 v, 2 mp, 5 kds

Mom. 11 (ytterligare områden som nationalstadspark)

1. utskottet

2. res. 9 (v)

Votering:

276 för utskottet

19 för res. 9

3 avstod

51 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 72 m, 22 c, 18 fp, 13 mp, 10 kds

För res.9: 19 v

Avstod: 3 mp

Frånvarande: 20 s, 8 m, 5 c, 8 fp, 3 v, 2 mp, 5 kds

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

NU2 Redogörelse för företag med statligt ägande, m.m.

Kammaren biföll utskottets hemställan.

NU3 Allmänna pensionsfondens verksamhet år 1993

Kammaren biföll utskottets hemställan.

NU5 Konkurrensverkets ställning i överklagade ärenden enligt konkurrenslagen

Kammaren biföll utskottets hemställan.

SkU9 Ändring i lagen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Prot. 1994/95:37
7 december

JuU5 Ökat skydd för barn

Kammaren biföll utskottets hemställan.

LU10 Undantag från tillsyn över stiftelser i vissa fall

Kammaren biföll utskottets hemställan.

LU14 Konsumentpolitikens mål och inriktning

1. utskottet

2. res. (m, c, fp)

Votering:

176 för utskottet

120 för res.

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 19 v, 16 mp

För res.: 71 m, 22 c, 17 fp, 10 kds

Frånvarande: 20 s, 9 m, 5 c, 9 fp, 3 v, 2 mp, 5 kds

SfU3 Socialförsäkringsregister

Mom. 3 (information om registeransvarig)

1. utskottet

2. res. (m)

Kammaren biföll utskottets hemställan med acklamation.

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

KrU5 Svensk hemslöjd

Kammaren biföll utskottets hemställan.

AU1 Riksdagens revisorers förslag till följd av statens stöd till Saab-Scanias bilfabrik i Malmö

1. utskottet

2. res. i motsvarande del (m)

Votering:

222 för utskottet

72 för res.

1 avstod

54 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 22 c, 16 fp, 19 v, 14 mp, 10 kds

För res.: 72 m

Avstod: 1 fp

Frånvarande: 20 s, 8 m, 5 c, 9 fp, 3 v, 4 mp, 5 kds

17 § Anmälan om interpellation

Prot. 1994/95:37
7 december

Anmälades att följande interpellation framställdes

den 6 december

1994/95:42 av *Stig Bertilsson* (m) till civilministern om föreningslivets lotteri- och spelverksamhet

Interpellationen redovisas i bilaga som fogas till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 13 december.

18 § Anmälan om fråga

Anmälades att följande fråga framställdes

den 6 december

1994/95:205 av *Rune Berglund* (s) till kommunikationsministern om postservicen i glesbygd

Frågan redovisas i bilaga som fogas till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 13 december.

19 § Kammaren åtskildes kl. 14.22.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdets början t.o.m. 4 § anf. 26 (delvis),
av förste vice talmannen därefter t.o.m. 11 § anf. 74 (delvis) och
av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ULF CHRISTOFFERSSON

/Barbro Nordström

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll

2 § Meddelande om svar på interpellationer

3 § Hänvisning av ärende till utskott

Meddelande om samlad votering.....

4 § Öresundsbron.....

Trafikutskottets betänkande 1994/95:TU2

Anf. 1 OLOF JOHANSSON (c):

Anf. 2 KARL-ERIK PERSSON (v):

Anf. 3 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Anf. 4 BO NILSSON (s):

Anf. 5 OLOF JOHANSSON (c) replik:.....

Anf. 6 BO NILSSON (s) replik:

Anf. 7 OLOF JOHANSSON (c) replik:.....

Anf. 8 BO NILSSON (s) replik:

Anf. 9 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Anf. 10 BO NILSSON (s) replik:

Anf. 11 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Anf. 12 BO NILSSON (s) replik:

Anf. 13 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:.....

Anf. 14 BO NILSSON (s) replik:

Anf. 15 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:.....

Anf. 16 BO NILSSON (s) replik:

Anf. 17 KERSTIN WARNERBRING (c):

Anf. 18 BO NILSSON (s) replik:

Anf. 19 KERSTIN WARNERBRING (c) replik:.....

Anf. 20 BO NILSSON (s) replik:

Anf. 21 KERSTIN WARNERBRING (c) replik:.....

Anf. 22 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Anf. 23 BO NILSSON (s) replik:

Anf. 24 MARIANNE SAMUELSSON (mp) replik:

Anf. 25 GUDRUN LINDVALL (mp):

Anf. 26 EVA GOËS (mp):

Anf. 27 STEN ANDERSSON (m):

Anf. 28 EVA GOËS (mp) replik:

Anf. 29 STEN ANDERSSON (m) replik:

Anf. 30 EVA GOËS (mp) replik:

Anf. 31 STEN ANDERSSON (m) replik:

Anf. 32 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:.....

Anf. 33 STEN ANDERSSON (m) replik:.....	Prot. 1994/95:37.....	34
Anf. 34 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:	7 december.....	34
Anf. 35 STEN ANDERSSON (m) replik:.....		35
Anf. 36 KERSTIN WARNERBRING (c):.....		35
Anf. 37 STEN ANDERSSON (m):		36
Anf. 38 KERSTIN WARNERBRING (c):.....		36
Anf. 39 STEN ANDERSSON (m):		37
Anf. 40 KERSTIN WARNERBRING (c):.....		37
Anf. 41 STEN ANDERSSON (m):		38
(Beslut fattades efter 16 §.)		38

5 § Handläggningen av prövningen av ansökan om en fast förbindelse över Öresund.....38

Bostadsutskottets betänkande 1994/95:BoU5		38
Anf. 42 ROY OTTOSSON (mp):		38
Anf. 43 OWE HELLBERG (v):		40
Anf. 44 PER LAGER (mp):		42
Anf. 45 LENNART NILSSON (s):		42
Anf. 46 ROY OTTOSSON (mp):		43
Anf. 47 LENNART NILSSON (s):		43
Anf. 48 ROY OTTOSSON (mp):		43
(Beslut fattades efter 16 §.)		44

6 § Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården.....44

Bostadsutskottets betänkande 1994/95:BoU6		44
Anf. 49 OWE HELLBERG (v):		44
Anf. 50 EWA LARSSON (mp):.....		45
Anf. 51 INGRID SKEPPSTEDT (c):		47
Anf. 52 CARINA MOBERG (s):		48
Anf. 53 EWA LARSSON (mp) replik:		50
Anf. 54 CARINA MOBERG (s) replik:.....		50
Anf. 55 EWA LARSSON (mp) replik:		51
Anf. 56 CARINA MOBERG (s) replik:.....		51
Anf. 57 OWE HELLBERG (v) replik:.....		51
Anf. 58 CARINA MOBERG (s) replik:.....		51
Anf. 59 OWE HELLBERG (v) replik:.....		52
Anf. 60 CARINA MOBERG (s) replik:.....		52
Anf. 61 ANDREAS CARLGREN (c):		52
Anf. 62 EWA LARSSON (mp) replik:		54
Anf. 63 ANDREAS CARLGREN (c) replik:.....		54
Anf. 64 EWA LARSSON (mp) replik:		54
Anf. 65 ANDREAS CARLGREN (c) replik:.....		55
Anf. 66 SYLVIA LINDGREN (s):		55
Anf. 67 ANDREAS CARLGREN (c):		56
Anf. 68 EWA LARSSON (mp):.....		57
Anf. 69 SYLVIA LINDGREN (s):		57

Prot. 1994/95:37
7 december

Anf. 70 ANDREAS CARLGREN (c):
Anf. 71 SYLVIA LINDGREN (s):
(Beslut fattades efter 16 §.)

7 § Redogörelse för företag med statligt ägande, m.m......

Näringsutskottets betänkande 1994/95:NU2
(Beslut fattades efter 16 §.)

8 § Allmänna pensionsfondens verksamhet år 1993

Näringsutskottets betänkande 1994/95:NU3
(Beslut fattades efter 16 §.)

9 § Konkurrensverkets ställning i överklagade ärenden enligt konkurrenslagen

Näringsutskottets betänkande 1994/95:NU5
(Beslut fattades efter 16 §.)

10 § Ändring i lagen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Skatteutskottets betänkande 1994/95:SkU9
(Beslut fattades efter 16 §.)

11 § Ökat skydd för barn

Justitieutskottets betänkande 1994/95:JuU5
Anf. 72 BIRTHE SÖRESTEDT (s):
Anf. 73 GUN HELLSVIK (m):
Anf. 74 ALICE ÅSTRÖM (mp):
Anf. 75 KIA ANDREASSON (mp):
Anf. 76 BIRTHE SÖRESTEDT (s):
(Beslut fattades efter 16 §.)

12 § Undantag från tillsyn över stiftelser i vissa fall.....

Lagutskottets betänkande 1994/95:LU10
(Beslut fattades efter 16 §.)

13 § Konsumentpolitikens mål och inriktning.....

Lagutskottets betänkande 1994/95:LU14
Anf. 77 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m):
Anf. 78 BIRGITTA CARLSSON (c):
Anf. 79 KARIN OLSSON (s):
Anf. 80 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m):
Anf. 81 KARIN OLSSON (s):
Anf. 82 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m) replik:
Anf. 83 KARIN OLSSON (s) replik:
Anf. 84 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m) replik:
Anf. 85 KARIN OLSSON (s) replik:
Anf. 86 BIRGITTA CARLSSON (c):

Anf. 87 KARIN OLSSON (s):	Prot. 1994/95:37.....	69
(Beslut fattades efter 16 §.)	7 december.....	69
14 § Socialförsäkringsregister		69
Socialförsäkringsutskottets betänkande 1994/95:SfU3		69
Anf. 88 MARGIT GENNSER (m):		69
Anf. 89 SVEN-ÅKE NYGÅRDS (s):		70
(Beslut fattades efter 16 §.)		71
15 § Svensk hemslöjd		71
Kulturutskottets betänkande 1994/95:KrU5		71
Anf. 90 MARIANNE ANDERSSON (c):		71
Anf. 91 IRÉNE VESTLUND (s):		72
(Beslut fattades efter 16 §.)		73
16 § Riksdagens revisorers förslag till följd av statens stöd till Saab-Scantias bilfabrik i Malmö.....		73
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 1994/95:AU1		73
Anf. 92 PER UNCKEL (m):		73
Anf. 93 MARTIN NILSSON (s):		75
Anf. 94 PER UNCKEL (m):		76
Anf. 95 MARTIN NILSSON (s):		77
Anf. 96 PER UNCKEL (m):		77
Anf. 97 MARTIN NILSSON (s):		78
Beslut		78
TU2 Öresundsbron		78
BoU5 Handläggningen av prövningen av ansökan om en fast förbindelse över Öresund		79
BoU6 Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken- Djurgården		80
NU2 Redogörelse för företag med statligt ägande, m.m.		81
NU3 Allmänna pensionsfondens verksamhet år 1993		81
NU5 Konkurrensverkets ställning i överklagade ärenden enligt konkurrenslagen		81
SkU9 Ändring i lagen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.....		81
JuU5 Ökat skydd för barn		82
LU10 Undantag från tillsyn över stiftelser i vissa fall		82
LU14 Konsumentpolitikens mål och inriktning		82
SfU3 Socialförsäkringsregister		82
KrU5 Svensk hemslöjd		82
AU1 Riksdagens revisorers förslag till följd av statens stöd till Saab-Scantias bilfabrik i Malmö		82
17 § Anmälan om interpellation		83

Prot. 1994/95:37
7 december

1994/95:42 av *Stig Bertilsson* (m) till civilministern om
föreningslivets lotteri- och spelverksamhet

18 § Anmälan om fråga

1994/95:205 av *Rune Berglund* (s) till
kommunikationsministern om postservicen i glesbygd

19 § Kammaren åtskildes kl. 14.22.