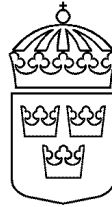


# Riksdagens protokoll 1995/96:63

Tisdagen den 5 mars

Protokoll  
1995/96:63



Kl. 14.00 – 15.37

---

## 1 § Parentation

Anf. 1 TALMANNEN

Ärade kammarledamöter! Conny Sandholm rycktes hastigt och oväntat ifrån oss kort innan vi skildes åt inför den plenifria veckan. Han avled i sin övernattningslägenhet torsdagen den 22 februari.

Conny Sandholm inträdde som ledamot för Folkpartiet liberalerna på Sörmlandsbänken i oktober 1994. Han var suppleant i utbildningsutskottet, där han främst arbetade med grundskole- och gymnasiefrågor. I detta arbete tog Conny Sandholm på ett konstruktivt sätt med sig sina breda erfarenheter som kommunalråd i Nyköping under åren 1986 till 1994.

Conny Sandholm hann etablera som en mycket uppskattad kamrat och ledamot, trots den korta tiden i riksdagen. Många fick erfara hans goda humör och förmåga att uppmuntra andra. Conny Sandholm var en generös person, som gärna delade med sig av uppslag och idéer. Hans intressen och kunskaper sträckte sig över många politiska fält. Det avspeglades inte minst i de uppdrag han nominerades till av sin riksdagsgrupp – från utredningen om psykiatri till statlig bostadsfinansiering.

Vi vill uttrycka vår varma medkänsla med Conny Sandholms anhöriga och lyser nu frid över hans minne.

Vi hedrar detta med en stunds tystnad.

## 2 § Svar på interpellation 1995/96:79 om Taiwan

Anf. 2 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s)

Fru talman! Håkan Holmberg har frågat regeringen vad den ämnar göra för att markera stöd för den framväxande demokratin i Taiwan.

Det politiska systemet i Taiwan har genomgått en genomgripande förändring i demokratisk riktning, vilket bl.a. tagit sig uttryck i förra årets val till den lagstiftande kammaren och i det kommande presidentvalet den 23 mars och val till nationalförsamlingen. När dessa val har genomförts kommer alla politiska ledare i Taiwan att vara direkt valda i fria demokratiska val. Holmbergs fråga ställs mot bakgrund av att Folkrepubliken Kina inför presidentvalet i Taiwan har upprepat sitt hot om militärt ingripande, för den händelse att Taiwan skulle överge sin poli

*Svar på  
interpellationer*

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

tik om en framtida återförening med moderlandet och förklara sig som självständig stat.

Konflikten mellan Folkrepubliken Kina och Taiwan är av gammalt datum. Efter 1949, då Folkrepubliken Kina bildades, gjorde den politiska ledningen i både Peking och Taipei anspråk på att representera Kina. Under flera decennier rådde ett hätskt ordkrig, som t.o.m. ledde till regelrätta krigshandlingar. Taiwan har i dag inte övergivit sin traditionella ståndpunkt att en återförening med moderlandet Kina är ett långsiktigt mål. På senare år har en positiv utveckling skett i fråga om kontakterna över Taiwansundet. Det ekonomiska samarbetet, turismen och det kulturella och akademiska utbytet är i dag omfattande. Konsultationer har förekommit om gemensamma frågor, och i fjol togs ett första steg till en dialog mellan ledningen i Peking och i Taipei. Därmed har en process inletts som på sikt bör underlätta en fredlig lösning i återföreningsfrågan. Grundläggande är att denna fråga måste lösas internt på fredlig väg. Det internationella engagemanget måste ta sikte på att dämpa motsättningarna snarare än att öka spänningen i konflikten.

Den svenska regeringen tar bestämt avstånd från militära hot som påtryckningsmedel i konflikter. Militära makt demonstrationer för att uppnå politiska mål tillhör en förgången tid. Användning av militära medel eller hot om sådana i en konflikt är inte längre uteslutande en intern angelägenhet. Vi utgår ifrån att den kinesiska regeringen inte heller kommer att inlåta sig på militära äventyrligheter gentemot Taiwan. Den kinesiska ledningen måste inse att sådana aktioner skulle skada Kina på många sätt, riskera den ekonomiska återuppbyggnaden av landet och dessutom vara förödande för bilden av Kina i omvärlden.

När denna interpellation utarbetades kunde vi notera att man från båda håll gjorde ansträngningar för att tona ned konflikten. Dess värre har det i dag rapporterats om att Kina förbereder en robotövning närmare Taiwan än någonsin tidigare. Detta är inte ett sätt att tona ned konflikten – tvärtom. Det borde ligga i båda parter intresse att konflikten inte trappas upp så att den kan hota freden och stabiliteten i området.

En grundsten i svensk utrikespolitik är att överallt stödja utveckling mot demokrati och respekt för mänskliga rättigheter. Jag delar därför helt frågeställarens syn att den utveckling som skett i Taiwan mot demokrati är värd omvärldens sympati och stöd. Utvecklingen mot demokrati i Taiwan är till nytta för hela den kinesiska befolkningen, på ömse sidor om Taiwansundet. Med ökad respekt för mänskliga rättigheter kan Taiwan även tjäna som en positiv förebild för resten av Kina.

Från svensk sida ser vi gärna ett ökat deltagande i olika internationella sammanhang av Taiwan. Förutsättningen för detta är dock att det sker i former som kan accepteras både av Peking och av Taipei. Med den ökade ekonomiska integrationen mellan fastlandet och Taiwan följer att det även i allt högre grad ligger i Pekings intresse att Taiwan kan bli delaktigt i internationella handelsregimer o.d.

Liksom omvärlden i övrigt följer Sverige en ”ett-Kina-politik”, som innebär att vi inte erkänner Taiwan som självständig stat. Därför kan vi

inte heller ha mellanstatliga förbindelser med Taiwan. Detta hindrar emellertid inte att utbytet med Taiwan på många områden är omfattande. Handeln är betydande, och en rad kontakter med Taiwan förekommer inom olika områden. Dessa kontakter är icke-officiella till sin natur men icke desto mindre av stor betydelse, och i dagens situation utgör de det bästa stöd vi kan ge för en fortsatt positiv politisk och ekonomisk utveckling i Taiwan.

Anf. 3 HÅKAN HOLMBERG (fp)

Fru talman! Jag vill tacka för svaret på min interpellation. Svaret är, av naturliga skäl, inte exakt det som hade delats ut, och jag är tvungen att säga att dessa skäl visar att det var mycket berättigat att ställa min fråga.

När utrikesministern i förbigående berörde Taiwanfrågan i utrikesdebatten för inte så länge sedan lät det ungefär som att man inte skall ta de kinesiska hoten riktigt på allvar – regimen i Peking inser naturligtvis att det skulle skada Kina ifall man förverkligade dem. Man har nu tagit ett ganska avsevärt steg i precis den riktning som angavs i min interpellation.

Jag måste också konstatera att svaret på min interpellation delvis handlar om en annan fråga än exakt den som jag ställde, som gällde synen på ett eller två Kina, en eventuell taiwanesisk självständighetsförklaring. Jag tror att det är nödvändigt med en klarare analys än vad som finns i det här svaret av vilka värden som egentligen står på spel. Det är inte så mycket – i varje fall inte i första hand – fråga om synen på ett eller två Kina, utan om demokratin som sådan, ett demokratiskt alternativt Kina, ett demokratiskt Kina i Taiwan, oavsett om den regering som kommer efter valen anser att man skall bevara den hittillsvarande hållningen eller vill inta en ny. Ett demokratiskt alternativt Kina i Taiwan är ju definitionsmässigt ett hot mot regimen på fastlandet. Där hoppas man uppenbarligen kunna gå in i nästa århundrade under parollen ”gärna en smula marknadsekonomi men ingen demokrati” – kapitalism utan demokrati, så att säga.

Det som man förmodligen skulle önska är att Taiwan skulle kunna definieras om till något slags ny version av Hongkong, alltså ett område inom Kina med i någon utsträckning avvikande ekonomiskt system eller ett tydligare marknadsekonomiskt system men utan demokrati, eftersom en sådan vore ett hot genom den inspirationskälla som den skulle innebära gentemot regimen i Peking.

Det avgörande är att den demokrati som nu för första gången håller på att växa fram på kinesisk mark inte skall kunna hotas vare sig av det ena eller det andra utan måste tryggas, och att omvärlden har ett ansvar för att den demokrati som vi nu ser växa fram i Taiwan kan utvecklas i trygghet.

Nu hör det till bilden att det ledande oppositionspartiet hittills har följt den linjen att Taiwan bör förklara sig självständigt. Detta tonas möjligen ned om det skulle komma i ansvarsställning efter valet, men det avgörande är frågan om demokratin som sådan i Taiwan. Olika tänkbara framtida taiwanesiska regeringar kan välja olika lösningar på

Prot. 1995/96:63

5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

hur man skall förhålla sig till regimen i Peking, men det avgörande är säkerheten för demokratin i Taiwan. Jag vill därför gärna ge utrikesministern en ny chans att sortera begreppen och börja i rätt ände. Vad kommer Sverige att göra från denna utgångspunkt, gärna tillsammans med andra länder, för att markera att vi i vårt land anser att demokratis landvinningar i Taiwan inte får äventyras av hot från fastlandet?

Anf. 4 GÖRAN LENNMARKER (m)

Fru talman! Utvecklingen i Taiwan är glädjande. Det är faktiskt en av de mest glädjande utvecklingar som jag har sett i något enskilt land under efterkrigstiden. Det som hittills kanske framför allt har imponerat har varit den ekonomiska och sociala utvecklingen. Det är kanske t.o.m. så att Taiwan om något decennium kommer att gå förbi Sverige, om landet fortsätter i samma takt.

Särskilt glädjande de senaste åren har varit utvecklingen vad gäller respekten för mänskliga rättigheter och demokrati. Det är faktiskt så att Taiwan därmed är det demokratiska Kina. Man har folkligt valda ledare. Slutsteget i denna glädjande utveckling tas nu i presidentvalet.

Detta innebär att en viktig del av Kina faktiskt har demokrati. Världens största folk, som det kinesiska utgör, har därmed ett område som kan vara ett exempel för hela befolkningen. Däri ligger kanske också paradoxalt nog det största hotet mot Taiwan, eftersom detta ses med oblidla ögon av makthavarna i Peking.

Nu är det viktigt för omvärlden att markera sin position. Inom ramen för den ”ett-Kina-politik” som Sverige bedriver och som för övrigt – det bör vi observera – både regeringen i Taipei och regeringen i Peking accepterar är det viktigt såväl att nu intensifiera förbindelserna med Taiwan som att tydligt markera att vi inte kan acceptera hot om våld i det internationella umgänget, ej heller inom ramen för ”ett-Kina-politiken”. Det är viktigt att Sverige tillsammans med den övriga västvärlden och även inom ramen för den europeiska unionen, som i dag utgör en ytterligare möjlighet för Sverige att agera utrikespolitiskt, klart ställer sig bakom detta och tar nödvändiga initiativ.

I denna liksom i så många andra frågor är det viktigt att den formellt korrekta utrikespolitiska hållningen inte paras med något slags ideologisk neutralitet, utan att Sverige i sitt agerande och i sina uttalanden verkligen ställer sig bakom demokrati och mänskliga rättigheter. Det är rättigheter som gäller för kineser på samma sätt för svenskar och för alla övriga folk på jorden.

Anf. 5 MICHAEL STJERNSTRÖM (kds)

Fru talman! Den politik som utrikesministern slår fast här i dag, ”ett-Kina-politiken”, har ju varit den naturliga under många år. Sverige och andra länder hade 1971 – jag tar det som utgångspunkt för att inte gå alltför långt tillbaka i historien – att välja mellan att Taiwan eller Fastlandskina skulle finnas med i FN-sammanhang. Världen beslöt då att välja in Fastlandskina, och Taiwan åkte då alltså ut ur FN. Detta skedde mot den bakgrunden att båda dessa länder ställde krav på att vara det enda Kina.

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Det finns dock nu politiska krafter inom Taiwan som inte gör anspråk på Fastlandskina och som säger att det är naturligt att Taiwan blir en självständig stat när det inte gör anspråk på Fastlandskina. Om en majoritet i Taiwan nu skulle slå fast att man inte har detta krav utan vill att Taiwan skall bli erkänt som självständig stat, skulle det utgöra grund för Sverige att kunna tänka om och erkänna Taiwan?

En annan fråga är Taiwans möjligheter att vara med i internationella organ, t.ex. i FN och i fredsskapande organisationer i Asien? I dag är Taiwan uteslutet från FN och alla andra internationella organ som syftar till fred och stabilitet i närområdet. Jag tycker att det är oacceptabelt att Taiwan, när man diskuterar frågor som rör Taiwans närområde, inte självt får vara med vid bordet.

Utrikesministern säger att vi från svensk sida gärna ser ett ökat deltagande i olika internationella sammanhang av Taiwan. Men i vilka sammanhang är Sverige och utrikesministern beredda att säga detta? Är man beredd att säga det i FN? Är man beredd att framföra denna uppfattning inte bara här i parlamentet utan också i internationella organ? Kan man tänka sig att Sverige tillsammans med andra länder försöker driva dessa frågor, så att Taiwan till att börja med kan finnas med i vissa internationella organ och i förlängningen kanske kan bli erkänt som självständig stat?

Anf. 6 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s)

Fru talman! Vad gäller det som Håkan Holmberg och Göran Lennmarker sade tror jag att vi egentligen totalt har samma åsikt. Det som jag ville göra i mitt svar var att ge en bakgrund till vårt förhållande till Kina och Taiwan och till vår syn på Taiwan. Då koncentrerade jag mig inte bara på demokratifrågorna utan anlade ett litet bredare synsätt. Till detta kommer det militära hotet.

Vi är överens om att militärt hot är helt oacceptabelt i en sådan här situation, och det gäller även den upptrappning som vi har fått höra talas om i dag. Vi är också överens om att demokratin som sådan i Taiwan är utomordentligt viktig. Det sade jag också mycket tydligt i svaret. Jag sade dessutom att jag helt ansluter mig till Håkan Holmbergs analys.

Sverige är självfallet inte på något vis neutralt i sitt sätt att förhålla sig till demokrati. Demokrati är alltid den bästa styrelseformen. Den positiva demokratiska utvecklingen i Taiwan kommer det kinesiska folket till del, vare sig man bor i Taiwan eller man bor på fastlandet. Sättet att hantera mänskliga rättigheter och demokrati kan också vara en god förebild för Fastlandskina.

Michael Stjernström tar upp en diskussion om ett eventuellt erkännande av Taiwan eller om att på andra sätt bereda Taiwan ytterligare möjligheter att vara med i olika sammanhang. Jag vill då klargöra att nästan alla länder för den s.k. "ett-Kina-politiken". De anser inte erkännandet av Taiwan diplomatiskt. Såväl regeringen i Peking som regeringen i Taipei har den inställningen. Jag tycker inte att man skall spekulera om vad som skulle komma att hända om det blev någon förändring i det avseendet i Taiwan. Jag är tveksam om det dessutom

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

kommer att bli någon förändring i det avseendet. Skulle något sådant uppstå och frågan komma på bordet mera direkt, blir den en fråga av utomordentligt stor utrikespolitisk betydelse för väldigt många länder. Då måste det naturligtvis ske ett ordentligt samrådande.

Jag tror fortfarande på den politik som vi haft hela tiden, nämligen "ett-Kina-politiken". Det borde det handla om även på sikt. Det mår bäst av att få stöd från såväl Taipei som Peking.

Anf. 7 HÅKAN HOLMBERG (fp)

Fru talman! Jag tror säkert att vi är överens om grundvärderingen. Vi har samma åsikt. Däremot hade vi uppenbarligen inte gjort samma bedömning av läget fram till i dag.

Det som jag menade med min kritik av innehållet var att man i svaret utgår från problematiken ett eller två Kina och så småningom kommer till det som jag tyckte var huvudämnet. Jag tycker att man kunde ha börjat i andra ändan. Om vi nu är överens om i vilken ända man skall börja tycker jag att det är några saker som är viktiga att framhålla och som i så fall bör undvikas i kommande svenska deklARATIONER och ställningstaganden i denna fråga.

Jag tror att det är riskabelt att tala allmänt om återförening som något önskvärt under alla omständigheter. Om vi har ett diktatoriskt och totalitärt Kina och ett demokratiskt Kina, måste slutsatsen bli att återförening är ett meningsfullt och intressant mål enbart om också Fastlandskina demokratiseras. Först då är det möjligt att smälta samman dessa två politiska system till en fungerande gemensam kinesisk demokrati. Det är alldeles uppenbart en bra bit dit. Möjligen är det t.o.m. så att de krafter i Pekinginas politiska liv som är allra mest emot att landet långsiktigt demokratiseras för närvarande är mera aktiva och på bettet än tidigare. Då tänker jag bl.a. på militären, som alldeles uppenbart i någon mening driver eget spel i den här frågan. Det är precis i de kretsarna man skall vänta sig i den här typen av regimer att de minst reformvilliga, de minst upplysta och moderna krafterna finns.

Man bör också undvika att tala om, som tyvärr görs i svaret, att båda parter har intresse av att undvika en öppen konflikt osv. Det är inte fråga om två parter som betar sig lika illa, utan det är en part som hotar den andra. Taiwan hotar uppenbarligen inte någon mer än att demokratiska exempel i Taiwan långsiktigt är ett hot mot diktaturens stabilitet på fastlandet, men det är en annan sak. Det vi har att göra med i dag är att en part, Fastlandskina, hotar Taiwan eller vill skapa intrycket av ett överhängande hot för att förmå väljarna att antingen inte våga rösta eller inte rösta för en förändring i något avseende eller för att få kapital och investerare att fly från Taiwan. Det är en ganska naturlig ambition i Peking.

Michael Stjernström tog upp "ett-Kina-politiken" mera explicit, hur Sverige bör förhålla sig till ett eventuellt erkännande av Taiwan i framtiden. Då bör man inte, tycker jag, från vårt eller andra länders sida ge Taiwans valda politiker råd att göra så eller så, utan detta måste rimligen vara någonting där beslut fattas av väljarna i Taiwan om vilken linje man vill följa. Den situation som nu råder sedan ganska länge, med en

av världens mest expansiva och dynamiska ekonomier som inte kan delta på samma sätt som alla andra länder i internationellt utbyte, är långsiktigt absurd och omöjlig att upprätthålla. Det kan mycket väl uppstå en situation där "ett-Kina-politiken" spelar ut sin roll därför att den politiska majoritet som kommer fram i en demokratisk process i Taiwan vill se en annan ordning. Då måste vi ta ställning till det.

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Anf. 8 GÖRAN LENNMARKER (m)

Fru talman! Inom ramen för "ett-Kina-politiken" har vi erkänt Pekingregimen. Vi skall vara medvetna om att det för ett demokratiskt land och i en demokratisk parlamentarisk församling är ett dilemma. Jag tror att alla som sitter i denna sal känner det. I grunden måste det ändå handla om att länder med demokrati och respekt för mänskliga rättigheter måste hålla ihop, man måste ställa upp för varandra. Här ligger en utmaning inom "ett-Kina-politiken" att på olika sätt stärka vår uppslutning bakom den kinesiska demokratin. Det är vad det ytterst handlar om.

Nu finns det möjligheter på ett sätt som vi kanske inte haft tidigare. Vi vet att USA länge försökt föra en politik där man starkare betonar mänskliga rättigheter och demokrati i sina relationer med Fastlands-Kina. USA tycker sig ibland ha haft det svårt, man har inte haft stöd från framför allt Europa och kanske inte heller från andra delar av den demokratiska världen. Nu har vi kommit in i en situation där Sverige via Europeiska unionen är med och formar en mera samlad europeisk politik. Det vore inte så dumt om vi inom ramen för Europeiska unionen skulle försöka se till att också Europa tar sin plats när det gäller att främja demokrati och mänskliga rättigheter i Kina och också se till att vi intensifierar och på olika sätt stöder det demokratiska Kinas legitima strävanden.

Är det någonting som vi har lärt oss av det senaste halvseklets politik är det just vikten av att man står upp för sina värderingar. Man kan ibland ta realistiska ställningstaganden, man tvingas ibland kompromissa, men i grunden måste man alltid hålla på sina värderingar.

Anf. 9 MICHAEL STJERNSTÖRM (kds)

Fru talman! Jag delar utrikesministerns syn att detta är en mycket komplicerad fråga som inte enskilda länder kan lösa själva. Där måste Sverige arbeta tillsammans med andra länder.

Min andra fråga kvarstår: Vad kan och vill Sverige göra tillsammans med andra länder? En formulering i utrikesministerns svar var:

"Från svensk sida ser vi gärna ett ökat deltagande i olika internationella sammanhang av Taiwan." Vad innebär det mera konkret? Vad vill regeringen göra, eller är detta bara en from förhoppning och tomma ord? Är utrikesministern beredd att i EU- och FN-sammanhang och i andra internationella organ tillsammans med andra länder försöka öppna möjligheter för Taiwan att finnas med i olika internationella organ?

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Anf. 10 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s)

Fru talman! Jag skall börja med att besvara Michael Stjernströms frågor. Det kan vara en samverkan från det internationella samfundet, inklusive Sverige, med Taiwan på många områden. Allt är ju inte mellanstatligt. Men det är just det mellanstatliga samarbetet som kräver ett diplomatiskt erkännande. Det är där det sätts gränser. För övrigt går det att samarbeta fullt ut.

Jag håller med Håkan Holmberg om att det inte är vi som skall ge råd till vare sig nuvarande eller kommande regering i Taiwan eller dess väljare, utan man måste i landet naturligtvis ta ställning till hur man ser på Taiwans framtid. Jag tror inte att det gynnas av att man spekulerar om hur vi skall ställa oss i olika sammanhang beroende på om Taiwan eventuellt skulle ändra sin ståndpunkt.

Vi alla är helt överens om att ett demokratiskt Kina naturligtvis är vårt gemensamma mål. Jag har mycket lätt att bejaka det Göran Lennmarker nämner, nämligen att vi nu inom EU bör verka för demokrati och mänskliga rättigheter i Kina.

Det är självklart att Sverige alltid skall stå upp för sina värderingar, inte minst när det gäller demokrati och mänskliga rättigheter. Sedan får man alltid bedöma i vilket sammanhang man skall ta upp den ena eller den andra frågan. Man kan ju inte varje gång som man träffar representanter för ett annat land anföra hela argumentationskatalogen. Men riktlinjen skall alltid vara den att vi står upp ordentligt för de grundläggande värderingarna. Det är en självklarhet.

Anf. 11 HÅKAN HOLMBERG (fp)

Fru talman! Det är rätt att det inte är så fruktbart att spekulera ut i tomma luften om vad som skall ske ifall olika saker händer i den taiwanesiska politiken och vad det kommer att bli för utslag i olika val när det gäller Taiwans internationella ställning. Men det är farligt att blunda för det konstaterandet att ett land med Taiwans ekonomiska utveckling och ekonomiska betydelse rimligen måste kunna fungera i ett internationellt samspel på samma villkor som gäller för alla andra länder. Det går inte att blunda för Taiwan. Detta land – vare sig det nu är ett land för sig, en del av Kina eller ett alternativt Kina – existerar. Det kan uppstå situationer då den officiella Kinapolitiken inte räcker till utan kräver ytterligare analys.

Läget kan ju också förändras på helt andra sätt. Det kan bli förändringar i Folkrepubliken Kina som gör att hela frågeställningen måste formuleras på ett annat sätt. Det väsentliga är då naturligtvis att vi är överens om att målet självfallet måste vara att också kineser har rätt att leva under demokrati och rättssäkerhet och i ett fritt samhälle. Målet för svensk och europeisk utrikespolitik i dag måste vara att vi mycket kraftigt vid alla tänkbara kontakter med kinesiska företrädare från Peking-Kina understryker att vi förväntar oss förbättringar när det gäller de mänskliga rättigheterna och steg i riktning mot en demokratisering av landet. En bra utgångspunkt är att varje gång det över huvud taget finns en möjlighet föra på tal den ledande symbolpersonen för demokratiörelsen i Kina, Wei Jingsheng, som åtskilliga ledamöter i denna



kammare och i många andra parlament runt om i världen har föreslagit som fredspristagare. Det skulle betyda enormt mycket för det moraliska stödet till demokrati rörelsen i Kina att uppmärksamma denna person och det som han står för. Det är ett ansvar som vi måste ta på större allvar än vad vi har gjort hittills.

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Anf. 12 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s)

Fru talman! Eftersom vi i sak är överens skall jag inte förlänga debatten. Mr Wei Jingsheng har fått stor uppmärksamhet, inte minst av den socialdemokratiska rörelsen när vi för ett år sedan gav Olof Palmes minnespris till honom. Detta var ett sätt att tydliggöra att vi för vår del ser med stort allvar på demokratiutvecklingen i Kina. Det är mycket som vi ifrågasätter när det gäller hur mänskliga rättigheter hanteras i Kina i dag.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **3 § Svar på interpellation 1995/96:84 om Öresundsbronns ekonomi**

Anf. 13 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Johan Lönnroth har frågat om finansministern avser att ta några initiativ för att öka beredskapen för att Öresundsbroprojektet leder till negativa effekter på framtida statsfinanser. Lönnroth har också frågat om finansministern avser att ta några initiativ för att banta projektet och därmed göra projektet mer samhällsekonomiskt lönsamt.

Arbetsuppgifterna i regeringen är så fördelade att det är jag som svarar för frågor rörande Öresundsbronns ekonomi. Jag skall därför besvara Johan Lönnroths frågor.

Regeringen har tidigare i år i en särskild skrivelse redovisat för riksdagen förutsättningarna för Öresundsförbindelsens ekonomi. Av skrivelsen framgår att projektet, såvitt gäller kust-till-kust-förbindelsen, har drabbats av vissa fördyringar. Dessa fördyringar beror dels på att projektet har miljöanpassats, dels på högre anbud från anbudsgivarna än beräknat.

Genom att Öresundskonsortiet tecknat kontrakt med entreprenörer för större delen av projektet är för närvarande kostnadssidan i projektet relativt väl säkrad. Jämförelsen med den av RRV redovisade kostnadsfördyringen om 86 % vid vägbyggen, som Lönnroth gör i sin fråga, är därför inte relevant.

För de svenska anslutningarna har ännu inte upphandlingen av byggtreprenader slutförts, eftersom alla erforderliga tillstånd ännu inte har erhållits. De slutliga villkoren för tillstånden kan komma att påverka den totala kostnaden för de svenska anslutningarna.

När det gäller andra faktorer som påverkar projektets ekonomi, dvs. förväntade trafikintäkter och finansieringskostnaden för projektet, har inga nya uppgifter kommit fram som pekar på att de ursprungliga antagandena om projektets ekonomi behöver revideras. Jag finner därför

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

inte skäl att vidta några särskilda åtgärder nu i syfte att öka beredskapen för att staten skulle behöva infria sina garantiåtaganden.

Öresundsbroprojektets utformning avgjordes i avtalet mellan Sverige och Danmark år 1991. Någon omprövning av grundprinciperna för projektet är inte aktuell. Bron kommer att uppföras som en fyrfältig bro och inte som en tvåfältig bro såsom Lönnroth önskar.

Anf. 14 JOHAN LÖNNROTH (v)

Fru talman! Jag får tacka för svaret. Att jag framställde den här interpellationen till finansministern var inte av bristande respekt för kommunikationsministerns förstahandsansvar när det gäller Öresundsbron, utan det var för att jag ville prata ekonomi just med finansministern. Finansministern har ju ändå ett övergripande ansvar. När t.ex. något fackdepartements ämbetsverk överskrider sin budget med bara några hundra miljoner brukar det ofta bli full fart på finansministern. Med tanke på att detta projekt rent finanspolitiskt uppvisar mycket speciella drag – jag tänker då på det beslut som riksdagen och finansutskottet har fattat, att alla statsgarantier skall vara belagda med avgift och att det skall finnas ett tak för garantin. Det gäller inte detta mycket unika projekt som ekonomiskt sett dessutom är mycket omfattande. Men jag förmodar att kommunikationsministern någon gång ändå resonerar med finansministern kring dessa frågor.

Kostnadssidan är väl säkrad, säger kommunikationsministern. I debatten den 8 februari berättade hon om Riksgäldens uppdrag till kreditvärderingsinstitutet Standard & Poor's att utreda vad det här projektet skulle ha för kreditvärdighet utan garanti. Det var ett danskt krav att Sverige skulle gå in med en garanti medan däremot Sveriges regering inte ansåg att det var nödvändigt med någon sådan. Då skulle jag vilja fråga: Vad var egentligen motivet till detta? Om nu kostnadssidan är så säkrad, varför ville då inte Sveriges regering ha en sådan garanti?

Sedan säger kommunikationsministern att detta med en fördyring på 86 % inte är relevant. Visst, vi kan strunta i den siffran. Det var alltså den genomsnittliga fördyringen för olika vägprojekt. Men det räcker ju med en fördyring på 20 % för att situationen för Öresundsbron skall bli i det närmaste katastrofal.

Slutliga villkor för tillstånd kan påverka totalkostnaden, säger Ines Uusmann vidare. Men det finns inget behov av att revidera den ursprungliga kalkylen. I debatten den 8 februari frågade Hanna Zetterberg om det var orimligt att anta att totalkostnaden för hela projektet skulle kunna röra sig om 30–40 miljarder i dagens penningvärde. Då svarade Ines Uusmann att det är orimligt att jämföra äpplen och päron. Om vi struntar i äpplena och päronen kan vi göra en jämförelse i dagens penningvärde. Konsortiet räknar med en totalskuld på ca 30 miljarder år 2000 – jag skulle tro att beloppet blir väsentligt högre. Men vad anser kommunikationsministern att den totala kostnaden i svenska pengar i dagens penningvärde kan handla om? Det är viktigt för allmänheten att få veta detta.

Om den här summan uppgår till t.ex. hela svenska försvarsbudgeten, kan det vara rätt intressant för allmänheten att få höra det.

Till sist säger kommunikationsministern att någon ”omprövning av grundprinciperna för projektet är inte aktuell”. Betyder det att det kan bli fråga om att senare ompröva några grundprinciper? Vad menas slutligen med ”grundprinciperna”? Vad är grundprinciperna för den här bron, och vad är inte grundprinciper?

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Anf. 15 KERSTIN WARNERBRING (c)

Fru talman! Kommunikationsministern anser nu, som vid flera tidigare tillfällen, att inga uppgifter framkommit som kräver åtgärder. Ministern visar inga tecken på oro för att statsgarantin kan komma att lösas ut, trots att åtskilliga tecken visar att riskerna för att det blir så är betydligt större än chansen att det inte inträffar. Jag tänker rada upp några gamla och nya sådana indikationer.

– Broprojektets budget vilar på lösa grunder vad gäller både ränta och kalkylerad trafikmängd, vilket de danska och svenska riksrevisionsverken har påtalat i sin kritik.

– Broprojektet har redan innan det egentliga bygget kommit i gång drabbats av allvarliga fördyringar.

– Strax efter den kammardebatt som vi hade med anledning av regeringens tunna och ofullständiga skrivelse angående ekonomin dök en ny fördyring upp, då muddringsverken blev stående stilla på grund av isbildning i Öresund – enligt uppgift till en kostnad av 600 000 kr/dag.

– Ett av ministrernas s.k. säkra kort är att upphandlingarna är baserade på fastprisavtal, varför kostnaden inte kan skena i väg. Det sade man om JAS-projektet också, och vad det blev av den saken har vi bittert fått erfaras.

– Ett annat stort nummer gjorde ministern i den förra debatten av den nya kreditvärdering som Standard & Poor's skulle göra. Då skulle vi få se hur marknaden ser på projektet. Värderingen är klar, men Riksgäldskontoret har – hör och häpna! – hemligstämplat den. Det enda man tillåtit sig att meddela är att kreditbetyget ligger ”betydligt lägre” utan svenska och danska statens garantier. Uppenbarligen hade projektet aldrig kommit i gång utan statsgarantier, vilket säger en hel del om den s.k. stabila broekonomin.

– Planerna, eller snarare bristen på planer, beträffande landanslutningarna på den svenska sidan är för närvarande ett enda virrvarr och ingenting annat än en ren skandal. De landanslutningarna har över huvud taget inte utretts innan avtalet skrevs och kan komma att sluta på närmare 10 miljarder än på 1,9 – detta utan att de stora svåra trafikproblemen i Malmöregionen får någon lösning.

Det här är några uppgifter som högst påtagligt påverkar stabiliteten i brobudgeten men som kommunikationsministern säger inte finns.

Fru talman! Jag vill ställa en direkt fråga till kommunikationsministern: Varför intar man denna oerhört låsta prestigeposition? Då så många tecken finns som skapar oro, vore det inte anledning att tillsätta en oberoende kommission som förutsättningslöst ser över problematiken? Om inte det skulle ge något resultat är ju ingen skada skedd. Men om det visar på motsatsen ger det ju möjlighet att i tid reducera kostnaderna, t.ex. genom att ta det nödvändiga helhetsgreppet på trafikföring-

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

en på svenska landsidan. Det skulle dessutom onekligen stärka medborgarnas förtroende för regeringens tuffa besparingspolitik om den också är beredd att kritiskt granska ett sådant här projekt.

Anf. 16 ELISA ABASCAL REYES (mp)

Fru talman! Jag har precis underrättats om att kreditvärderingen har hemligstämplats av Riksgäldskontoret. Det var för mig obekant, och jag måste säga att jag är oerhört chockad över det. Det var inte så att vi skulle ha alla papperen på bordet. Vad var meningen med att avisera att den här kreditvärderingen skulle göras om den inte skulle komma allmänheten och inte minst dem som beslutar i projektet till del?

Eftersom kommunikationsministern insisterar på att inga nya uppgifter har framkommit, vill jag gå tillbaka till de uppgifter som finns och som går isär. Redan hösten 1995 gick buden från de svenska och danska regeringarna isär beträffande brons lönsamhet – vad som har sagts officiellt är en annan sak. I ett uttalande som den danske industriministern gjorde i en tidning sades att bron med största säkerhet kommer att bli en angelägenhet för de danska skattebetalarna. Eftersom finansieringsprincipen för bron enligt det ingångna avtalet är densamma för den svenska sidan som för den danska, borde det rimligtvis bli en angelägenhet för de svenska skattebetalarna i samma stora utsträckning.

Med anledning av dagens interpellationsdebatt skulle jag gärna vilja resonera kring de utställda garantierna från staten. Johan Lönnroth erinrade om att statsgarantierna skall beläggas med avgift och att de måste ha ett tak, vilket dessa garantier inte har. Jag vill också erinra om att de skulle få en restriktiv prövning. Det var just därför det hade varit intressant att ha finansminister Göran Persson här, så att han kunde ha resonerat med övriga här i kammaren kring detta och om den erinran som finansutskottet har gjort om att statliga garantier skall liknas vid andra utgiftsåtaganden.

Kärnan i den här frågan ligger ju till syvende och sist i om den restriktiva prövningen av garantin har skett. Det har den inte, enligt min mening. Med de osäkerheter som har framkommit, inte minst i regeringens egen skrivelse om kalkylerna, finns det då inte en stor risk för att det här kommer att bli en angelägenhet för de svenska skattebetalarna i framtiden?

Jag har också en annan fråga, som rör EU-pengarna. Jag tog upp detta under remissdebatten den 8 februari, men eftersom jag inte fick något riktigt svar återkommer jag nu. I den reviderade budgeten står det angivet att EU anslår 250 miljoner kronor. Om man läser texten framgår det att pengar antas komma från EU i den utsträckningen, men det finns alltså inte i skrivelsen något tydligt besked om att de är beviljade. Jag undrar då om det är rimligt att fortsätta att ta en sådan kalkyl på allvar där en stor del av beloppet byggs på antaganden. Jag undrar om kommunikationsministern i dag har något svar på de här antagandena om EU-pengarna.

Anf. 17 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Jag skall försöka att besvara en del av frågorna; en del är välkända och en del är nya. Jag tar dem i den ordning som de har ställts – det är enklast på det sättet.

Jag börjar med frågan varför det inte är finansministern som svarar på frågorna. Det är så att vi som regeringsföreträdare ansvarar kollektivt i regeringens namn för varje interpellationssvar och varje diskussion. Kammarens ledamöter är säkert också väl medvetna om att interpellationssvaren är beredda mellan de olika departementen. Det har alltså ingen större betydelse om det är jag eller finansministern som svarar. Vi har en särskild arbetsordning som vi brukar följa.

För att gå till något mera substantiellt, nämligen Riksgäldskontorets uppdrag, kan jag säga att vi på departementet i dagarna har fått information om att man har fått in svar men att vi ännu inte har kännedom om innehållet i svaren. Det är uppenbarligen så att ledamöterna vet mer om det än vad jag vet. Jag har alltså ingen kännedom om hur resultatet ser ut. Men jag förutsätter att utskottet kan få den information som behövs för att de här sakerna skall bli ordentligt genomlysta.

För att komma in på detta med statsgarantierna, som det handlar om i Riksgäldskontorets uppdrag, kan jag säga att orsaken till att den svenska regeringen vid det tillfället inte tyckte att statsgarantier var nödvändiga var att man ansåg att detta projekt skulle kunna stå på egna ben. Det var ju ett av skälen för Riksgäldskontorets uppdrag. I dag är det väl möjligt att tycka att det var bra att den danska regeringen lade fram förslaget om statsgarantier, vilket sedan följdes. Men jag vill bara informera om hur den svenska regeringen såg på saken vid det tillfället.

Johan Lönnroth har också frågat mig vilka grundprinciperna är. Grundprinciperna för broprojektet är att det skall vara en fyrfältig bro med en tvåspårig järnväg, en högbro och en tunnel.

Kerstin Warnerbring kommer in på en mängd saker som kan fördyra projektet, bl.a. att muddringen stod stilla. Detta är saker som man har förutsett vid upphandlingen. Det ingår alltså i de olika anbudsgivarnas kalkyler. Det muddringsöverdrag som skedde under de kalla dagarna i vinter har täckts in i kalkylerna. Resten upplevde jag som betydligt mer polemik än frågor.

Det var förresten ytterligare en fråga om varför det är så svårt att få till stånd en oberoende kommission som skall granska hela projektet. Vi är ju nu faktiskt inne i en genomförandefas. Vi har ju diskuterat frågan så många gånger här i riksdagen under de senaste åren. Den har utretts och utretts under en lång följd av år. Nu har vi fattat ett beslut och är inne i en genomförandefas.

Jag ber att få återkomma till Elisa Abascal Reyes senare.

Anf. 18 JOHAN LÖNNROTH (v)

Fru talman! Jag är naturligtvis medveten om att regeringen har ett kollektivt ansvar. Men vi har ändå haft en omfattande debatt. Jag hörde senast häromdagen i radio en diskussion mellan finansministrar, statsministrar och övriga fackministrar i olika socialdemokratiska regeringar. Det är ju ett välkänt faktum att finansministern spelar en speciell

Prot. 1995/96:63

5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

roll. Hans uppgift är ändå att på något sätt hålla ett vakande öga över fackministrarna. Göran Persson har ju, såvitt jag förstått, kraftfullt ingripit när något fackdepartement har låtit några hundra miljoner ramla i väg i något fall. Därför tycker jag att det finns anledning för finansministern – nu blir det väl då den nye finansministern – att verkligen bevaka detta och se till att statsgarantierna inte utlöses alltför kraftfullt.

Att regeringen skulle ha ändrat sig och nu tycker att det är bra med statsgarantier betyder ju samtidigt att man är beredd att låta skattebetalarna stå för en stor del av den smäll som det med mycket stor sannolikhet blir fråga om.

Ines Uusmann svarade inte på en av mina frågor, nämligen vad kommunikationsministern tror blir totalkostnaden på ett ungefär. Med totalkostnad menar jag då hela kostnaden. Vi är ju internationalister, kommunikationsministern och jag. Därför vill jag också att de kostnader som danska bilister och danska skattebetalare får stå för skall räknas in. Vad tror kommunikationsministern att totalkostnaden kan bli för hela projektet?

Jag vill också påpeka att det verkligt intressanta är den samhällsekonomiska s.k. alternativkostnaden, dvs. hur de resurser som avsätts för detta orimliga projekt hade kunnat användas på bästa alternativa sätt.

Till sist säger Ines Uusmann att vi nu är inne i genomförandefasen, att frågan har utretts och utretts. Jag förmodar att hon menar att debatten kommer för sent. Jag skulle då vilja påminna om att det nu pågår en debatt inom EU, såvitt jag förstått. Kommissionären för dessa frågor, Neil Kinnoch, som ju är en ideologisk kollega till kommunikationsministern, lär nu ha genomgått något slags ideologisk förvandling i dessa frågor. Han har insett att det är ett föråldrat tänkande att bygga motorvägar kors och tvärs i Europa, att den nya kommunikationsteknologin med mer miljövänliga transportsätt osv. är på gång. Även om vi har kommit långt, finns det fortfarande möjligheter att tänka om. När nu Neil Kinnoch har börjat bli litet mer progressiv i dessa frågor, är det då inte dags också för vår svenska kommunikationsminister att ta en radikalt annorlunda ställning i frågan jämfört med tidigare?

Anf. 19 KERSTIN WARNERBRING (c)

Fru talman! Jag måste säga att kommunikationsministern väldigt snabbt hoppade över detta med hemligstämplingen av Standard & Poor's kreditvärdering. Det var TT som i torsdags gick ut med detta meddelande, som fanns att läsa i samtliga svenska tidningar under fredagen. Alltså borde även kommunikationsministern känna till det.

Att muddringen stod stilla ingår, enligt kommunikationsministern, i avtalen med entreprenörerna. Då skulle jag vilja veta varför i allsindar Öresundskonsortiet uttryckte en så enorm oro över att just detta inträffade.

Kommunikationsministern talar om genomförandefas, att allting är så utrett och att vi därför inte behöver syssla med detta längre. Men riksdagen har i uppgift att hela tiden följa detta projekt just i akt och mening att under genomförandefasen kunna uppmärksamma när saker

och ting inträffar som vi måste ingripa i. Här finns redan nu massor av saker som man behöver ingripa i.

I morse läste jag ett citat av kommunikationsministern i Dagens Industri: Statens ekonomi är sådan att vi inte längre kan prioritera dyra väginvesteringar. I samma artikel kunde man läsa att anslaget till riksvägar halveras fram till år 2007.

Mot bakgrund av alla de tecken i skyn som jag tidigare radade upp – indikationer på att detta kommer att gå snett – och mot bakgrund av kommunikationsministerns uttalande är det anmärkningsvärt att regeringen inte har skaffat och inte heller tänker skaffa någon beredskap för att staten inte skall behöva infria sina garantiåtaganden. Jag kan egentligen bara tolka detta på det sätt som jag tolkade Ines Uusmanns uttalande i 8 februari-debatten, nämligen: Låt oss skjuta över problemen in på 2000-talet, så får någon annan ta hand om dem. Det tycker jag är ytterst beklagligt, kommunikationsministern.

Anf. 20 ELISA ABASCAL REYES (mp)

Fru talman! Först vill jag särskilt understryka det som Kerstin Warnerbring sade om riksdagens åtagande om uppföljning och att det rimligtvis också måste medföra att man har rätt att ingripa, eftersom det är beslutsfattarnas ansvar. Ett beslut under ansvar måste rimligtvis ge möjligheter att agera även om utredning redan har skett.

Vad det sedan gäller ideologiskt nytänkande hoppas jag att nytänkandet på det trafikpolitiska området verkligen är ett nytänkande och inte bara ett skäl för att göra besparingar.

Tyvärr verkar det som om kommunikationsministern framför allt uppfattade mitt inlägg som enbart polemik. Därför skall jag förtydliga mina frågor.

Först och främst fäste jag mig vid en mening i interpellationssvaret. Det står att Öresundskonsortiet anser det möjligt att kunna erhålla EU-bidrag om minst 250 miljoner danska kronor för sin del av projektet. Den posten finns också med i den reviderade budgeten. Vad innebär ”anser det möjligt”? Det är självklart att formuleringen väcker en fråga om tillförlitligheten.

För oss gräsrotter blir det självfallet obegripligt när buden går isär. Det väcker också frågor och är inte fråga om polemik. Den danska industriministern säger nämligen att detta blir en angelägenhet för de danska skattebetalarna. Samtidigt ger den svenska regeringen ett annat besked. För oss som läser tidningar och har tillgång till information är det självklart att detta väcker frågor. Jag skulle gärna vilja ha en kommentar till detta.

Anf. 21 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Jag skall börja med Elisa Abascal Reyes frågor denna gång, så att jag hinner med att svara. Jag upplevde inte att det hon sade bara var polemik. Jag skall börja med det EU-bidrag som har väckt en del frågetecken.

Man fattar beslut om EU-bidragen varje år i respektive årsbudget. Den formella gången är den, att det är kommissionen som fattar beslut

Prot. 1995/96:63

5 mars

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Prot. 1995/96:63

~~Fel! Okänt~~  
växelargument.  
~~Fel! Okänt~~  
växelargument.

tet efter att ha samrått med samtliga medlemsländer. Det finns en lång rad projekt som finns med på denna lista.

Det som är intressant med detta projekt är att Öresundsbron är ett av de 14 prioriterade projekt som vi inte har någon anledning att ifrågasätta att vi också fortsättningsvis kommer att få bidrag för. Men den formella gången innebär att man fattar beslut varje år, och det är orsaken till att texten ser ut som den gör.

När det gäller den danske ministrarnas uttalande kan jag bara säga att det naturligtvis får stå för vederbörande vad han eller hon uttalar. Men faktum är att vi har en solidarisk garanti. De danska bilisterna skall på samma sätt som de svenska betala bron. Det är ju detta det handlar om.

Johan Lönnroth menade att Sveriges regering också skulle kunna ändra sig nu när Kinnock har ändrat sig. I den mån Neil Kinnock har ändrat sig har han kanske gjort det efter inspiration av bl.a. det arbete som bedrivs i den svenska kommunikationskommittén. Han har vid ett flertal tillfällen också diskuterat saken med oss i regeringen. Det har bl.a. gällt inriktningen på det stora TEN-projekt som finns i Europa.

Johan Lönnroth frågade mig också om totalkostnaden. Om man räknar upp de 1990 års priser som är jämförelsepriser enligt det index som man brukar använda är det som Johan Lönnroth sade rätt. Man hamnar på 29,5 miljarder. Jag har för min del ingen anledning att ifrågasätta den indexeringen. Men att jämföra det med den tidigare kust-till-kust-förbindelsen på 13,9 miljarder blir inte rättvist. 29,5 miljarder är en indexerad siffra i 1995 års tal. Skulle man gå på 1990 års pris hamnar man på 20,8 miljarder. Det är 20,8 som skall jämföras med 29,5.

Sedan gällde det en kommentar. Vi har olika värderingar vad gäller om bron är bra eller dålig. Kerstin Warnerbring säger att vi kan se tecken i skyn på att det kommer att gå snett. Jag gör en annan värdering. Jag kan inte se dessa tecken i skyn. Skulle jag göra det är det naturligtvis vårt ansvar i Sveriges regering att se till att de tecknen i skyn icke behöver bli verklighet.

Anf. 22 JOHAN LÖNNROTH (v)

Fru talman! Kommunikationsministern har ju ytterligare ett inlägg. Jag skulle vilja ha ytterligare några kommentarer kring totalkostnaden.

Om man räknar upp den ursprungliga kalkylen hamnar man strax under 30 miljarder. Men kommunikationsministern har ju för det första själv erkänt att vissa fördyringar redan har inträffat. För det andra vore det väldigt konstigt om det inte i likhet med nästan alla andra större projekt blir ytterligare fördyringar som i dag inte kan förutses, även om det inte blir 85 % eller ens 20 %. Jag skulle ändå vilja ha en bedömning. Skulle kommunikationsministern, helt bortsett från grundkalkylen, vilja gissa var totalkostnaden i dagens penningvärde kan hamna?

Till sist vill jag ta upp frågan om olika värderingar och vem som har inspirerat till den nya hållningen hos Neil Kinnock. Det vore roligt om han var inspirerad av den svenska kommunikationskommittén. Vår representant, Karin Svensson Smith, tillhör ju de värtaliga i dessa stycken. Hon har kanske rent av haft en viss påverkan. Det vore ju bra.



Man kan kanske förvänta sig att regeringens och kommunikationsministerns hållning verkligen kommer att präglas av det nya synsättet, för det *är* ett nytt synsätt.

Beslutet om Öresundsbron fattades ju ändå i en annan tid. Jag förmodar att också Ines Uusmann anser att den socialdemokratiska regeringen och partiledningen hade en annan inställning till dessa frågor då. Det borde kunna ge något slags resultat också vad gäller detta gamla fossil från ett föråldrat tänkande.

Anf. 23 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Avslutningsvis vill jag säga att de fördyringar som finns med redan nu ingår i de belopp jag nämnde – 20,8 och 29,5 miljarder. Om det skulle uppstå fördyringar vad gäller den svenska landanslutningen – det är det enda som inte är klart ännu – kan det bli en annan siffra, men annars finns det inte, som jag kan se det i dag, så stora risker för att det uppstår några stora fördyringar. Det är detta som skiljer projektet i nuläget från de olika RRV-diskussionerna. Riksrevisionsverket har jämfört med den idéskiss som har funnits när man har börjat diskutera ett vägavsnitt, t.ex., med avslutet av detta vägavsnitt. Det är då dessa stora fördyringar har uppstått – av en mängd olika skäl. Vi har i och med att upphandlingarna är klara för nästan hela projektet också låst kostnaderna.

Vi har i regeringsskrivelsen också redovisat vad som kan hända om det skulle bli andra utgångspunkter vad gäller ränteutvecklingen. Det handlar om andra återbetalningstider på lånen. Man skulle kunna tänka sig kortare återbetalningstider om fler bilar kör över bron än vad prognoserna på 10 000 anger. Återbetalningstiderna kan variera beroende på dels räntor, dels att intäkterna förändras.

Överläggningen var härmed avslutad.

#### **4 § Svar på interpellation 1995/96:91 om godstrafiken till övriga Europa**

Anf. 24 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Inga Berggren har frågat mig vilka åtgärder jag kommer att föreslå för att trafiken på Kontinentalbanan i Malmö skall kunna fungera fram till dess att det finns ett alternativ till banan och vilka åtgärder som jag skall vidta för att bygga ett yttre godsspår.

För järnvägstrafikens del skall anslutningen av Öresundsbron ske till Kontinentalbanan. Den låneram som beviljats det svenska ägarbolaget, SVEDAB, för byggnationen av de svenska anslutningarna till broförbindelsen och åtgärder på de statliga järnvägsanläggningarna är därför avpassad till de investeringar som nu planeras genomföras på Kontinentalbanan.

I regeringens beslut om tillåtlighet av Öresundsförbindelsen enligt lagen om hushållning med naturresurser anges att de svenska väg- och järnvägsanslutningarna skall prövas enligt miljöskyddslagen av Kon-

Prot. 1995/96:63

~~Fel! Okänt  
växelargument.~~

*Fel! Okänt  
växelargument.*

cessionsnämnden för miljöskydd. SVEDAB och Banverket har även underställt Kontinentalbanan denna prövning.

Koncessionsnämnden för miljöskydd överlämnade dock i november förra året beslutet om tillstånd enligt miljöskyddslagen att bygga och trafikera Kontinentalbanan till regeringen för avgörande. Beredningen av denna fråga pågår inom regeringen och ansvaret för detta ligger hos miljöministern. Jag skall här inte föregripa detta beslut.

Det är en utgångspunkt för regeringen att förutsättningarna för järnvägstransporter inte får försämrats, och att Öresundsbron skall ingå som en effektiv del i järnvägsinfrastrukturen.

Anf. 25 INGA BERGGREN (m)

Fru talman! Först vill jag tacka kommunikationsministern för svaret, även om jag hade önskat ett mer utvecklat och preciserat svar.

Glädjande är dock beskedet om att förutsättningarna för järnvägstransporter inte får försämrats. Därför skulle jag vilja fördjupa diskussionen med utgångspunkt från den sista delen av svaret: ”att förutsättningarna för järnvägstransporterna inte får försämrats och att Öresundsbron skall ingå som en effektiv del i järnvägsinfrastrukturen.”

Det låter ju gott och väl, men vad avses med järnvägstransporter? Är det både person- och godstransporter som avses? Gäller det transporter till och från Danmark eller till och från Europa? Mina två avslutande frågor i interpellationen avser godstrafik. Därför behöver jag ett förtydligande.

Ett sådant förtydligande är viktigt då det vid skilda tillfällen har framkommit att kollektivtrafiken skulle gå före godstrafiken på Kontinentalbanan under byggnaden av anslutningar och broförbindelse, och även efter det att bron är klar. Framkomligheten för gods skulle därmed begränsas. Är det statsrådets uppfattning att ett sådant förfarings sätt står i samklang med de förutsättningar det talas om i svaret, alltså att järnvägstransporterna inte får försämrats?

Min mening när det gäller Öresundsbron är att den kommer att bli ett alternativ för godstransporter på järnväg till Europa, men inte det enda, och inte heller det mest rationella. I första hand är Öresundsförbindelsen avsedd för regionala transporter. Delar kommunikationsministern denna min uppfattning?

Kontinentalbanan är sedan snart 100 år en viktig och mycket effektiv transportled för export och import av gods som går via Trelleborg och Ystad till kontinenten. Valet av väg beror på var i Europa slutstationen ligger. Näringslivet kommer att välja det mest effektiva och säkra transportalternativet. För industrin är det *just in time* som gäller.

Som jag ser det är det politikernas uppgift att anpassa sina åtgärder efter godsets så att säga naturliga väg. Försämrats framkomligheten på järnväg kommer man att finna andra transportalternativ för godset. Då kan det många gånger bli tal om lastbilstransporter. Detta tycker jag stämmer illa överens med strävan att framdeles miljöanpassa transportsystemen.

Sammanlänkningsen med övriga Europa är en viktig del av framtidsutvecklingen, och jag menar att regeringen beträffande anslutningarna

måste verka för en totallösning, så att det även i framtiden kommer att vara möjligt att välja väg. Som ett exempel kan nämnas att tre och en halv miljoner ton järnvägs gods i dag transporteras över Trelleborg, och volymen förväntas öka till det dubbla fram till år 2010.

Till slut vill jag ställa ytterligare några frågor. Instämmer kommunikationsministern i att Kontinentalbanan måste prioriteras på så sätt att det redan nu tas initiativ till att planera och bygga ett yttre godsspår, så att man är i samklang med strävan att inte försämra förutsättningarna för järnvägstransporter?

En annan fråga som det ligger nära till hands att ställa är naturligtvis den om i vilken prioriteringsordning Citytunneln och Kontinentalbanan befinner sig i förhållande till varandra.

Jag har också en avslutande fråga. Citytunneln är i Öresundsbroprojektet avsedd enbart för persontrafik. Enligt min mening skall inga godstransporter komma i fråga i tunneln. Delar kommunikationsministern denna min uppfattning?

Anf. 26 CATHERINE PERSSON (s)

Fru talman! Kommunikationsministern! Interpellationen tar upp frågan om Kontinentalbanan och det yttre godsspåret. Jag vill understryka att behovet av ett nytt godsspår öster och söder om Malmö är angeläget. Detta bör ges högsta prioritet. Det bör byggas ut först.

Planläggningen för ett yttre godsspår genom Skåne bör nu påbörjas för att det skall kunna komma till stånd på sikt. Så är det även när det gäller en riksbangård. Citytunneln i Malmö, som ibland i vissa sammanhang nämns som ett alternativ, anser jag inte utgöra ett alternativ för godstrafik till kontinenten.

Det yttre godsspåret behövs för att vi skall få ett rationellt och miljövänligt godstransportsystem som kan möta de beräknade ökningarna av godstransporter med genomströmning i Skåne – och framför allt då genom Trelleborg. Frågan behöver lösas, och jag skulle därför vilja anknyta till och aktualisera en del av det som Kommunikationskommittén har tagit upp i sitt delbetänkande som avlämnades för några veckor sedan.

Kommittén har på uppdrag av regeringen arbetat med syfte att upprätta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige. Nu har kommittén lämnat ett delbetänkande som belyser en omfattande mängd olika frågor inom trafikpolitikens område. Jag vill speciellt kommentera det avsnitt som handlar om inriktningen av infrastrukturplaneringen.

Kommittén tar i delbetänkandet upp exempel på olösta problem inför riksdagens inrikesbeslut avseende infrastrukturplaneringen. Kommittén pekar på tre problemområden som man anser bör utredas vidare, och då i ett nationellt perspektiv. De tre områdena är: genomgångstrafiken i Skåne, trafiken mellan Göteborg och Norge samt järnvägstrafiken i mellersta Norrland. Jag tänker förstås uppehålla mig vid genomgångstrafiken i Skåne. I kommitténs delbetänkande står det i fråga om genomgångstrafiken i Skåne:

Prot. 1995/96:63

5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Trafiksituationen är komplicerad i framför allt sydvästra Skåne, men detta påverkar trafiken och trafiklösningarna i hela Skåne. Omkring 70 % av exportgodset, och kanske lika mycket av importgodset, passerar Skåne. Detta orsakar både kapacitets- och miljöproblem. Även när det gäller persontrafiken finns det problem som behöver lösas.

Det är angeläget att Öresundsförbindelsen får goda järnvägs- och väganslutningar. Citytunneln för persontrafiken och ett yttre godsspår för att klara kapacitets- och miljöproblemen för den tunga godstrafiken är viktiga i järnvägslänken. Dessutom planeras en ny riksbangård vid Marieholm, nära Eslöv.

För vägtrafiken är den yttre ringvägen och förbättringar av vissa andra viktiga stråk aktuella objekt för effektiv trafikföring i Skåne.

Dessa frågor har enligt kommittén inte kunnat analyseras i tillräcklig utsträckning i delbetänkandet, utan de måste studeras vidare och lösas i ett nationellt helhetsperspektiv med tanke på näringslivets behov och på kravet på goda persontrafiklösningar. Detta måste ske samtidigt som Öresundsbron färdigställs.

Jag delar kommitténs analys av problemet, även om jag gärna hade sett att den tryckt ytterligare på godstrafiken.

Nu skulle jag vilja fråga kommunikationsministern om hon delar kommitténs bedömning av behovet av att ytterligare belysa dessa frågor. Har hon i så fall för avsikt att ta initiativ till att dessa frågor skall kunna studeras vidare? Jag undrar också, med anledning av det nära och växande behovet, enligt vilken tidsplan ministern anser att dessa frågor bör avgöras.

Kommittén skriver också att samhällsekonomiska analyser bör göras för varje tänkt utbyggnadsställe, och inte för hela stråk. I delbetänkandet står det vidare att tillräcklig lönsamhet inte har kunnat beräknas för Citytunneln i Malmö. Samtidigt antyder kommittén att det yttre godsspåret och Citytunneln skulle vara viktiga järnvägslänkar. Jag undrar vad ministern anser om detta.

#### Anf. 27 KERSTIN WARNERBRING (c)

Fru talman! Jag har vid flera olika tillfällen tagit upp frågan om den väldigt kaotiska trafiksituationen i Malmöområdet. Den delen är inte alls utredd på något vettigt sätt i samband med beslutet om Öresundsförbindelsen.

Kommunikationsministern läste i sitt svar upp att järnvägstrafiken från bron skall gå till Kontinentalbanan. Det är där vi har de 1,9 miljarder i kostnader som jag talade om nyss. Det gäller utbyggnad av järnvägen från Lernacken till Fosie by och sedan utbyggnaden av Kontinentalbanan till dubbelspår.

Det kommer över huvud taget att bli fruktansvärt stora problem för godstrafiken genom Skåne till kontinenten. Kontinentalbanan klarar inte av en utbyggnad. 10 000 personer kommer att bli ännu mer lidande av buller än vad de redan är.

Det hävdas från Malmöhåll att det är Citytunneln som skall lösa alla dessa problem. Det är en fullständig omöjlighet att man skall kunna köra omkring gods på nätterna. Skall godset stå och sova på dagarna

medan man väntar på att få köra i Citytunneln på natten? Det vore ungefär som att man skulle köra gods i Stockholms tunnelbana.

Detta är en fråga om prioriteringar. Jag skulle vilja veta hur kommunikationsministern, med ansvar för trafiksituationen, ser på dessa prioriteringar i Malmöområdet. Om man bygger en Citytunnel det första man gör kommer den att kosta mer än 5 miljarder kronor. Då blir det inte några pengar över till att bygga ut ett yttre spår, som är absolut nödvändigt om vi skall klara exporttrafiken till kontinenten. Det yttre spåret är kopplat till en eventuell rangerbangård utanför Eslöv. Den ligger enligt uttalanden från Kommunstyrelsen i Malmö inte i några som helst planer förrän tidigast fram emot år 2010.

Hur skall vi lösa detta exportproblem, som är så viktigt för hela Sveriges ekonomi och för hela vårt näringsliv, utan att ta ett helhetsgrepp och titta på Citytunneln, Kontinentalbanan, yttre spår och anslutningar till Öresundsbron? Vilka åtgärder tänker kommunikationsministern vidta för att detta skall fungera? Jag vill återigen understryka hur viktigt det är för svensk industri att på ett bra, snabbt och vettigt sätt kunna transportera godset till Europa.

Anf. 28 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Inga Berggren började med att fråga om vi skulle tala om person- eller godstransporter. Vi skulle egentligen tala om gods-transporter, men jag tror att vi också kommer in på persontransporter litet grand.

Inga Berggren frågade mig också om jag delade uppfattningen att bron mer är en viktig länk för de regionala transporterna än för de europeiska transporterna. På ett sätt är det så, åtminstone så länge vi inte har Fehmarn-Bält-bron. Men å andra sidan går i dag väldigt mycket gods via Helsingborg-Helsingör och genom Köpenhamn på den danska sidan.

Från den danska sidan är man väldigt angelägen om att för godstrafik använda godsspåret över bron för att slippa Danlinktrafiken, dvs. att ha godstrafik inne i Köpenhamn. På det sättet har bron också en betydelse utöver den regionala trafiken. Man har gjort stora ansträngningar för att bygga ut järnvägskapaciteten på den danska sidan för att lösa detta med Danlinktrafiken.

Catherine Persson frågade om jag delade den uppfattning som står i Kommunikationskommitténs betänkande. Det gör jag i väldigt hög grad. Jag menar – och det stämmer också överens med det som Kerstin Warnerbring säger – att vi behöver ta ett helhetsgrepp på det ”trattproblem” som godstrafiken genom Skåne innebär. Där är yttre godsspår en del och Kontinentalbanan en del. Kontinentalbanan klarar godset rent kapacitetsmässigt. Men de problem som finns med Kontinentalbanan hänger ihop med buller och andra miljöproblem. Det är orsaken till att Koncessionsnämnden har satt klackarna i marken, och det har jag stor respekt för.

När det sedan gäller Citytunneln och den delen är tunneln ursprungligen tänkt för persontrafik. Att lösa godstrafikens grundproblem med Citytunneln tror jag inte någon är intresserad av. Det är en lösning för

Prot. 1995/96:63

5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Prot. 1995/96:63  
Fel. Okänt  
Svarargument.

persontrafiken. Sedan kan man kanske komplettera med en del godsflöden nattetid. Det är möjligt att det tekniskt går att genomföra. Men det är för tidigt att uttala sig om det ännu. Det handlar om djupet i tunneln, och för den delen också om en del krökar i tunneln, om det skall gå långa godståg. Citytunneln är ingenting som löser godsproblematiken i Skåne, utan det handlar om andra saker.

Precis som Kommunikationskommittén föreslår måste man nu ta detta grepp under våren, sommaren och hösten. Det arbetet måste ingå i den investeringsplanering som riksdagen kommer att få ta ställning till och som Kommunikationskommitténs delbetänkande är en utgångspunkt för.

Det är viktigt att diskutera detta med regionen och de verk som är berörda. Men naturligtvis kommer även riksdagsledamöterna att delta i diskussionen om hur det skall se ut. Att detta måste lösa sig i samband med investeringsplaneringen är också min, liksom Catherine Perssons, uppfattning.

Anf. 29 INGA BERGGREN (m)

Fru talman! Jag har förståelse för att det finns gränser för vad en minister kan svara på när ett ärende bereds i regeringskansliet. Men några antydningar till svar tyckte jag att jag fick. Jag har i min interpellation inriktat mig på Kontinentalbanans framtid. Jag menar fortfarande att det är av stor vikt att det sker en snabb beredning och att ett beslut snabbt fattas i den här frågan.

Enligt min mening skulle den riktiga lösningen vara att det omedelbart planeras så att ett yttre godsspår snarast kan byggas och att Kontinentalbanan åtgärdas inom Malmö så att miljöproblemen för de boende intill banan i möjligaste mån elimineras, och att den enbart används för persontrafik då det yttre spåret står klart. Ett sådant förslag skulle vara långt mer samhällsekonomiskt försvarbart än en citytunnel.

Frågan har en avgörande betydelse inte enbart för Malmöregionen utan för hela landet. Det behövs en total lösning. Förutom de miljövinsterna som görs genom en flyttning av den tunga trafiken från tät bebyggelse medför det yttre spåret att svensk industri får tillgång till konkurrenskraftiga transporter till kontinenten. På så sätt bidrar också Sverige med sin del i en infrastruktur ägnad att knyta samman Europa.

Såvitt jag kan förstå pläderar också statsrådets partivänner från Malmö i en motion till riksdagen för ett yttre godsspår. Där kallar man det för det tredje spåret. Det finns alltså gemensamma nämnare från regionen att ta fasta på, något som miljöministern tidigare i år här i kammaren har efterlyst.

Till sist ytterligare en fråga. När kommer beslutet om Kontinentalbanans framtid? Jag menar att det är viktigt med ett snabbt beslut. Tidigare utredningsmissar och beslutsvändor får inte upprepas.

Anf. 30 CATHERINE PERSSON (s)

Fru talman! Kommunikationsministern säger att Kontinentalbanan kapacitetsmässigt klarar av godstrafiken. Det är sant att den gör det i dagsläget. Samtidigt måste vi vara medvetna om att det beräknas en dubblering av godset under den närmaste 10–15-årsperioden.

Det lugnar mig att kommunikationsministern anser att godstrafiken inte skall gå genom Citytunneln i Malmö. När det gäller prioritering, och om man tvingas välja mellan Citytunneln och ett yttre godsspår, är ett yttre godsspår enligt min mening av större större nationellt intresse än vad Citytunneln är.

Jag ser med tillförsikt fram emot att ett helhetsgrepp tas för att lösa problemet med flaskhalsen i Skåne. Detta bör ha en hög prioritet och göras rätt så snabbt, eftersom problemet hastar.

Anf. 31 KERSTIN WARNERBRING (c)

Fru talman! Det gläder mig väldigt mycket att kommunikationsministern säger att vi måste ta ett helhetsgrepp på trafikproblemen i Malmöregionen. Det är verkligen på tiden att denna indikation ges. Den har inte getts tidigare.

Vad som däremot känns väldigt oroande är att ministern ändå tar upp frågan om Kontinentalbanan och huruvida man skall frakta gods på den. Denna bana är över huvud taget icke lämplig att frakta gods på. Vi kan aldrig klara exportindustrins krav på hur gods skall komma till kontinenten genom att låta godset gå på Kontinentalbanan. Godsets *just in time*-logistik är oändligt viktig. Godset skall alltså fraktas i 200 kilometer i timmen överallt ute i Europa, men sega sig fram i 50 kilometer i timmen över Kontinentalbanan – fullständigt otänkbart! Det är lika otänkbart som att godset skall gå genom Citytunneln, vilket ett av förslagen från Malmö stad innebär.

Jag är också orolig för att det yttre spåret knyts upp till en rangerbangård. Centerpartiet har under flera år försökt föra fram hur oändligt viktigt ett yttre spår är. Vi kan inte avvakta ett eventuellt beslut om en rangerbangård, som vi förmodligen inte ens behöver i Skåne. Vi kan lika gärna utnyttja de enorma rangermöjligheter som finns i Rostock, dit man numera kan ta sig på knappt två timmar från Trelleborgs hamn.

Detta oroar mig alltså fortfarande mycket, och jag vill gärna skicka med kommunikationsministern följande: Ta en allvarlig titt på hur frågan om ett yttre spår skall hanteras. Citytunneln löser inga trafikproblem över huvud taget i Malmöregionen. Kontinentalbanan går icke att använda för gods.

Anf. 32 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt med ett helhetsgrepp för Skånes transporter. Jag delar helt och hållet uppfattningen att tidigare planerings- och beslutsvårda inte skall upprepas. Det är därför viktigt att vi nu kommer till skott, och vi har några månader på oss för att klara ut detta.

Men det handlar om en mängd olika saker. Vi kan inte bara rakt av säga att Citytunneln är ointressant, och att en rangerbangård är ointres-

Prot. 1995/96:63

5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

Prot. 1995/96:63  
5 mars

---

*Fel! Okänt  
växelargument.*

sant. Om det skulle vara på det sättet måste vi också veta varför. Det handlar faktiskt om anläggningar som skall finnas ganska länge och – det håller jag verkligen med om – som är viktiga för svensk exportindustri.

Jag tycker därför att det förslag i Kommunikationskommitténs delbetänkande som innebär att man skall ta den tid som finns på sig för en fördjupad studie så att detta kan läggas in i investeringsplaneringen är oerhört viktigt.

Som ett tillägg till detta kan sägas att vissa beslut om Kontinentalbanan som gäller koncessionsfrågorna och en del av miljöförbättringarna, naturligtvis måste fattas innan riksdagsbeslut fattas någon gång runt nyår. Dessa beslut kan inte vänta till dess.

Anf. 33 INGA BERGGREN (m)

Fru talman! Jag skall göra några avslutande kommentarer. Jag tycker ändå att vi har fått en del svar av kommunikationsministern som jag uppfattar som positiva och som ett fall framåt i denna diskussion, där jag i första hand har inriktad mig på frågan om Kontinentalbanan och problemen i Malmö.

Jag vill sätta ett frågetecken för huruvida Citytunneln är samhällsekonomiskt försvarbar. Det gäller att bedöma detta och göra en avvägning, och jag menar därför att det är oerhört väsentligt att prioriteringarna görs i rätt ordning. Det kan aldrig vara meningen att de transporter som skall gå söder- och österöver skall begränsas i framtiden. Det gäller därför att verkligen fundera riktigt ordentligt på detta.

Min slutsats blir denna: Planera och bygg ett yttre godsspår nu, samtidigt som nödvändiga åtgärder vidtas inom Malmö.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **5 § Hänvisning av ärenden till utskott**

Föredrogs och hänvisades

Propositioner

1995/96:143 till skatteutskottet

1995/96:145 till utbildningsutskottet

Redogörelse

1995/96:RJ1 till utbildningsutskottet

Motioner

1995/96:T45–T47 till trafikutskottet

1995/96:Sf21 och Sf22 till socialförsäkringsutskottet



## 6 § Förnyad bordläggning

Prot. 1995/96:63

5 mars

---

Föredrogs men bordlades åter

Konstitutionsutskottets betänkanden 1995/96:KU8 och KU33

Skatteutskottets betänkande 1995/96:SkU24

Justitieutskottets betänkanden 1995/96:JuU13, JuU14 och JuU16

Utrikesutskottets betänkande 1995/96:UU14

Försvarsutskottets betänkande 1995/96:FöU3

Socialförsäkringsutskottets betänkande 1995/96:SfU3

Socialutskottets betänkanden 1995/96:SoU10–SoU12

Trafikutskottets betänkande 1995/96:TU13

Jordbruksutskottets betänkande 1995/96:JoU18

Näringsutskottets betänkande 1995/96:NU14

Bostadsutskottets betänkande 1995/96:BoU13

## 7 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Proposition

1995/96:154 Godkännande av en överenskommelse mellan Sverige och

Lettland om ömsesidigt bistånd i tullfrågor

## 8 § Kammaren åtskildes kl. 15.37.

Förhandlingarna leddes av talmannen.

Vid protokollet

GUNNAR GRENFORS

*/Barbro Nordström*

## Innehållsförteckning

<b>1 § Parentation.....</b>	<b>1</b>
Anf. 1 TALMANNEN.....	1
<b>2 § Svar på interpellation 1995/96:79 om Taiwan .....</b>	<b>1</b>
Anf. 2 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s).....	1
Anf. 3 HÅKAN HOLMBERG (fp) .....	3
Anf. 4 GÖRAN LENNMARKER (m).....	4
Anf. 5 MICHAEL STJERNSTRÖM (kds).....	4
Anf. 6 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s).....	5
Anf. 7 HÅKAN HOLMBERG (fp) .....	6
Anf. 8 GÖRAN LENNMARKER (m).....	7
Anf. 9 MICHAEL STJERNSTÖRM (kds).....	7
Anf. 10 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s).....	8
Anf. 11 HÅKAN HOLMBERG (fp) .....	8
Anf. 12 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s).....	9
<b>3 § Svar på interpellation 1995/96:84 om Öresundsbrons     ekonomi.....</b>	<b>9</b>
Anf. 13 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	9
Anf. 14 JOHAN LÖNNROTH (v) .....	10
Anf. 15 KERSTIN WARNERBRING (c).....	11
Anf. 16 ELISA ABASCAL REYES (mp).....	12
Anf. 17 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	13
Anf. 18 JOHAN LÖNNROTH (v) .....	13
Anf. 19 KERSTIN WARNERBRING (c).....	14
Anf. 20 ELISA ABASCAL REYES (mp).....	15
Anf. 21 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	15
Anf. 22 JOHAN LÖNNROTH (v) .....	16
Anf. 23 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	17
<b>4 § Svar på interpellation 1995/96:91 om godstrafiken till     övriga Europa.....</b>	<b>17</b>
Anf. 24 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	17
Anf. 25 INGA BERGGREN (m).....	18
Anf. 26 CATHERINE PERSSON (s).....	19
Anf. 27 KERSTIN WARNERBRING (c).....	20
Anf. 28 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	21
Anf. 29 INGA BERGGREN (m).....	22
Anf. 30 CATHERINE PERSSON (s).....	23
Anf. 31 KERSTIN WARNERBRING (c).....	23
Anf. 32 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	23
Anf. 33 INGA BERGGREN (m).....	24
<b>5 § Hänvisning av ärenden till utskott .....</b>	<b>24</b>

<b>6 § Förnyad bordläggning .....</b>	<b>25</b>	Prot. 1995/96:63
<b>7 § Bordläggning .....</b>	<b>25</b>	<u>5 mars</u>
<b>8 § Kammaren åtskildes kl. 15.37. ....</b>	<b>25</b>	