Riksdagens protokoll 1990/91:130

Onsdagen den 12 juni

Kl. 9.00–17.50
19.00– 1.50

Protokoll 1990/91:130

1 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Finansutskottets betänkande 1990/91:FiU30

2 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 11 juni

Företogs till avgörande näringsutskottets betänkande 1990/91:NU40, skatteutskottets betänkande 1990/91:SkU26, socialutskottets betänkande 1990/91:SoU23 och trafikutskottets betänkande 1990/91:TU29 (beträffande debatten i dessa ärenden, se prot. 129).

Näringsutskottets betänkande NU40

Mom. 1 (riktlinjer för den långsiktiga energipolitiken)

Först biträddes reservation 2 av Rolf L Nilson med 20 röster mot 19 för reservation 3 av Lars Norberg. 274 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträddes reservation 1 av Per Westerberg m.fl. med 61 röster mot 16 för reservation 2 av Rolf L Nilson. 235 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 219 röster mot 61 för reservation 1 av Per Westerberg m.fl. 36 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 3 (kärnkraftsavvecklingens inledning)

Först biträddes reservation 6 av Rolf L Nilson med 24 röster mot 17 för reservation 7 av Lars Norberg. 275 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 218 röster mot 18 för reservation 6 av Rolf L Nilson. 80 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 4 (lagstiftning om en nioårig avvecklingstid för kärnkraften)

Utskottets hemställan bifölls med 277 röster mot 18 för reservation 8 av Lars Norberg. 19 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 5 (lagstiftning om kärnkraftsavveckling senast år 2010)

Utskottets hemställan bifölls med 280 röster mot 36 för reservation 9 av Lars Norberg.

Mom. 6 (avstängning av reaktorer i Barsebäck som en inledning av kärnkraftsavvecklingen)

Utskottets hemställan bifölls med 280 röster mot 36 för reservation 10 av Rolf L Nilson och Lars Norberg.

Mom. 17 (förbud mot investeringar i svensk och utländsk kärnkraft)

Utskottets hemställan bifölls med 238 röster mot 36 för reservation 24 av Rolf L Nilson och Lars Norberg. 40 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 19 (handlingsplan för att minska utsläppen av växthusgaser)

Utskottets hemställan bifölls med 265 röster mot 19 för reservation 29 av Lars Norberg. 30 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 27 (effekthöjningar i kärnkraftverk)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls med 181 röster mot 98 för utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 36 av Hadar Cars m.fl. anförda motiveringen. 36 ledamöter avstod från att rösta.

Paul Ciszuk (mp) anmälde att han avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Mom. 30 (kärnkraftens försäkringskostnader)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 40 av Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Mom. 36 (överförande i statlig ägo av kärnkraftverken)

Utskottets hemställan bifölls med 294 röster mot 18 för reservation 46 av Lars Norberg. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 40 (ökad rätt till transitering av elenergi)

Utskottets hemställan bifölls med 230 röster mot 36 för reservation 51 av Lars Norberg. 48 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 41 (elbörs)

Utskottets hemställan bifölls med 296 röster mot 17 för reservation 52 av Lars Norberg. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 42 (marginalkostnadsprissättning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 53 av Rolf L Nilson, *dels* reservation 54 av Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Mom. 44 (internationalisering av elmarknaden)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 57 av Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Mom. 45 (landsbygdens elektrifiering)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 58 av Per-Ola Eriksson och Roland Larsson – bifölls med acklamation.

Mom. 47 (den allmänna inriktningen av programmet för effektivare energianvändning)

Först biträddes reservation 63 av Rolf L Nilson med 29 röster mot 18 för reservation 64 av Lars Norberg. 266 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 63 av Rolf L Nilson – genom uppresning.

Mom. 50 (kommunal energirådgivning, m.m.)

Först biträddes reservation 69 av Per-Ola Eriksson och Roland Larsson – som ställdes mot reservation 71 av Lars Norberg – med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 243 röster mot 54 för reservation 69 av Per-Ola Eriksson och Roland Larsson. 18 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 56 (anslag för kompensation till svensk industri för försämrad konkurrensförmåga till följd av höjda energipriser)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 81 av Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Mom. 64 (anslag m.m. för Huvudprogram Energiforskning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 88 av Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Mom. 75 (vinstmedel från vattenkraftsproduktionen)

Utskottets hemställan bifölls med 254 röster mot 53 för reservation 96 av Per-Ola Eriksson m.fl. 5 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 76 (finansiering av infrastrukturen genom övervinster från vattenkraftsproduktionen)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls med 279 röster mot 18 för utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 98 av Lars Norberg anförda motiveringen. 18 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 77 (riktlinjer för stöd till kraftvärmeproduktion med biobränslen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 100 av Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Mom. 78 (åtgärder för att förbättra konkurrenskraften för befintliga anläggningar för kraftvärmeproduktion med biobränslen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion N90 yrkande 2 av Arne Kjörnsberg m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 82 (förutsättningar för vindkraftsproduktion)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 104 av Rolf L Nilson, *dels* reservation 105 av Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Mom. 91 (strategi för minskad användning av fossila bränslen)
Utskottets hemställan bifölls med 223 röster mot 37 för reservation 119 av Rolf L Nilson och Lars Norberg. 56 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 93 (nya förbränningsanläggningar för kol och olja)
Utskottets hemställan bifölls med 280 röster mot 36 för reservation 121 av Lars Norberg.

Mom. 96 (förgasade restoljor)
Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 125 av Rolf L Nilson och Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Mom. 99 (naturgasens roll i den svenska energiförsörjningen)
Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls med 222 röster mot 18 för utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 128 av Lars Norberg anförda motiveringen. 75 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 102 (de långsiktiga förutsättningarna för utveckling av biobränsleteknik)
Först biträddes reservation 131 av Rolf L Nilson – som ställdes mot reservation 132 av Lars Norberg – med acklamation.
Härefter bifölls utskottets hemställan med 218 röster mot 35 för reservation 131 av Rolf L Nilson. 62 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 109 (användning av åkermark för produktion av energiskog, m.m.)
Utskottets hemställan bifölls med 297 röster mot 18 för reservation 137 av Lars Norberg.

Mom. 115 (riktlinjer för stöd till solvärmeanläggningar)
Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 143 av Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Övriga moment
Utskottets hemställan bifölls.

Skatteutskottets betänkande SkU26
Mom. 1 (riktlinjerna för energibeskattningen)
Först biträddes reservation 2 av Rolf Kenneryd och Martin Olsson – som ställdes mot reservation 4 av Gösta Lyngå – med acklamation.
Härefter biträddes reservation 1 av Bo Lundgren m.fl. med 66 röster mot 34 för reservation 2 av Rolf Kenneryd och Martin Olsson. 215 ledamöter avstod från att rösta.
Slutligen bifölls utskottets hemställan med 184 röster mot 60 för reservation 1 av Bo Lundgren m.fl. 70 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 5 (fjärrvärme)

Först biträddes reservation 11 av Rolf Kenneryd och Martin Olsson med 52 röster mot 18 för reservation 12 av Maggi Mikaelsson. 243 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 185 röster mot 68 för reservation 11 av Rolf Kenneryd och Martin Olsson. 61 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 6 (energiintensiv industri)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 13 av Rolf Kenneryd och Martin Olsson – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Socialutskottets betänkande SoU23

Mom. 1 (allmänna mål för folkhälsopolitiken)

Utskottets hemställan bifölls med 272 röster mot 38 för reservation 1 av Daniel Tarschys och Barbro Westerholm. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 7 (höjda alkohol- och tobaksskatter)

Utskottets hemställan bifölls med 199 röster mot 106 för reservation 3 av Daniel Tarschys m.fl. 8 ledamöter avstod från att rösta.

Elver Jonsson (fp) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha avstått från att rösta.

Claes Roxhberg (mp) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Mom. 11 (inrättande av ett folkhälsoinstitut)

Utskottets hemställan bifölls med 221 röster mot 89 för reservation 5 av Sten Svensson m.fl. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 23 (lokaliseringen av folkhälsoinstitutet)

Först biträddes reservation 10 av Anita Stenberg med 32 röster mot 20 för reservation 9 av Gudrun Schyman. 256 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 193 röster mot 30 för reservation 10 av Anita Stenberg. 90 ledamöter avstod från att rösta.

Kjell Ericsson (c) anmälde att han i huvudvoteringen avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Mom. 24 och 25 (en alkoholkommission, m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 245 röster mot 70 för reservation 11 av Daniel Tarschys m.fl.

Mom. 52 (åldersgränsen på Systembolaget)

Utskottets hemställan bifölls med 250 röster mot 45 för reservation 21 av Per Stenmarck. 12 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 53 (kommunalisering av tillståndsgivningen)
Utskottets hemställan bifölls med 253 röster mot 62 för reservation 22 av Sten Svensson m.fl.

Mom. 58 (maskrosvin)
Utskottets hemställan bifölls med 249 röster mot 42 för reservation 26 av Anita Stenberg. 18 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 63 (en tobaksproposition)
Utskottets hemställan bifölls med 204 röster mot 103 för reservation 30 av Daniel Tarschys m.fl. 5 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 64 (rökfria miljöer)
Utskottets hemställan bifölls med 232 röster mot 37 för reservation 31 av Gudrun Schyman och Anita Stenberg. 40 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 66 (tobaksreklam)
Utskottets hemställan bifölls med 198 röster mot 108 för reservation 33 av Daniel Tarschys m.fl. 8 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 70 (åldersgräns för inköp av tobak)
Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 36 av Gudrun Schyman m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 74 (WHOs mål på tobaksområdet)
Utskottets hemställan bifölls med 255 röster mot 58 för reservation 39 av Daniel Tarschys m.fl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 80 (alternativmedicinska frågor)
Utskottets hemställan bifölls med 289 röster mot 20 för reservation 42 av Anita Stenberg. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment
Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande TU29

Mom. 2 (inriktning av översynen på fortsatt heltäckande postservice)
Först biträddes reservation 3 av Viola Claesson med 22 röster mot 19 för reservation 4 av Roy Ottosson. 273 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträddes reservation 2 av Elving Andersson och Karin Starrin med 35 röster mot 17 för reservation 3 av Viola Claesson. 262 ledamöter avstod från att rösta.

Därpå biträddes reservation 1 av Hugo Bergdahl och Ingrid Hasselström Nyvall med 40 röster mot 38 för reservation 2 av Elving Andersson och Karin Starrin. 232 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 204 röster mot 39 för reservation 1 av Hugo Bergdahl och Ingrid Hasselström Nyvall. 69 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 16 (postverkets nästa treårsplan)

Utskottets hemställan bifölls med 290 röster mot 17 för reservation 15 av Viola Claesson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

3 § Viss fråga om traktamente till riksdagens ledamöter

Föredrogs
konstitutionsutskottets betänkande
1990/91:KU49 Viss fråga om traktamente till riksdagens ledamöter.

Kammaren biföll utskottets framställning om att betänkandet skulle avgöras efter endast *en* bordläggning.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

Beslut

Utskottets hemställan bifölls.

4 § Fast förbindelse över Öresund

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU31 Fast förbindelse över Öresund (prop. 1990/91:158).

Anf. 1 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Inför förra valet lovade socialdemokraterna att man skulle bli ett miljöparti. Affischer och annonser trumpetade ut detta budskap. Men när de döende sälarna försvann ur TV-rutan och valet var över slocknade också det socialdemokratiska intresset för miljön. Förslaget om Öresundsbron som vi skall debattera här i dag talar sitt tydliga språk, och nu skrivs ytterligare ett dystert kapitel i svensk miljöpolitiks historia.

Jag har tyvärr ingen förhoppning om att majoriteten här i kammaren kommer att bli annorlunda än den blev i trafikutskottet när vi där behandlade frågan om Öresundsbron. Partipiskan viner alltför hårt för att beslutet skall bli annorlunda.

Därför är det en sorgens dag då majoriteten beslutar bygga ett monument för fortsatt betongpolitik, rovdrift på naturen och miljöförstöring.

Socialdemokrater, moderater och folkpartister tycks tro att betong, asfalt, ökad biltrafik och avgasutsläpp är viktigare för vårt och våra barns välstånd än frisk luft, levande hav och gröna skogar.

Från centerns sida har vi en annan miljösyn, som bygger på ekologisk ba-

lans. En bra miljö med frisk luft, levande hav, gröna skogar och där markens produktionsförmåga bibehålls är enligt vår uppfattning den enda förutsättningen för en långsiktigt hållbar positiv utveckling. Ekonomi och ekologi hör ihop. Miljökostnaderna måste betalas. Frågan är när de skall betalas, hur de skall betalas och av vem de skall betalas. Vi kan aldrig komma undan dessa miljökostnader, men vi kan möjligtvis skjuta dem framför oss och låta kommande generationer betala. För centerns del är detta omoraliskt och oacceptabelt.

Från centerns sida säger vi *nej* till en Öresundsbro. Vi säger nej för att vi värnar Sydvästskånes miljö, vi säger nej för att vi värnar om Östersjöns ekologi, vi säger nej av ekonomiska skäl och vi säger nej av transporttekniska skäl.

Dessa skäl är var för sig klart tillräckliga för att avslå regeringens förslag till avtal med den danska staten om byggande av en fast förbindelse över Öresund. Sammantaget är skälen överväldigande, och den som på allvar analyserar skälen måste rimligtvis komma fram till samma slutsats. Tyvärr är gamla låsningar och prestige så dominerande för många att sakskälen inte tillåts spela den roll de rimligen borde göra.

Herr talman! Sydvästra Sverige är en region som redan är mycket hårt miljöbelastad. Situationen är så allvarlig att ingen ytterligare påspädning av utsläpp i luften kan tolereras. Tvärtom måste utvecklingen inriktas på att minska luftföroreningarna.

Öresundsdelegationen har understrukit att varje ytterligare tillskott av utsläpp, om än marginellt, kan medföra allvarliga miljökonsekvenser i regionen. Halterna av kväveoxider liksom nedfallet av kväve ligger redan väsentligt över de nivåer som naturen långsiktigt tål. Nedfallet måste kraftigt nedbringas i området för att rädda naturen från långsiktiga skador. Enligt Svenska naturskyddsföreningen krävs en minskning av nedfallet med 90 % i denna region. Det åstadkommer man definitivt inte med ökad biltrafik, som ett byggande av Öresundsbron kommer att generera.

Redan i dag är skogsskadorna ett faktum i Skåne. Bokskogen är starkt hotad och börjar i vissa områden att dö i förtid. Svampar och lavar försvinner, vegetationen blir monoton genom att mångfalden och artrikedomen utarmas, och skadeangreppen på träden ökar i omfattning. Sveriges skogsvårdsförbund menar att situationen i dag är så allvarlig att en ökad bilism kommer att få förödande konsekvenser för skogen. Om inte luftföroreningarna minskar radikalt kommer näringen i marken att ta slut om 50 år och då är det kanske omöjligt att reparera skadan.

Alla beräkningar visar att en Öresundsbro kommer att resultera i kraftigt ökad biltrafik i regionen. Trots detta görs i propositionen det smått fantastiska påståendet att "de merutsläpp som kan uppkomma till följd av en fast förbindelse över Öresund inte rimligen bör tas till intäkt för att avstå från en utbyggnad". Centerns slutsatser är precis tvärtom. Dessa skäl är i sig tillräckligt tunga för att avfärda hela förslaget.

Östersjön är i dag världens mest föroreningshotade bräckvattenområde. Det är allmänt bekant att situationen i hela Östersjön är bekymmersam när det gäller det ekologiska tillståndet. En avgörande fråga för Östersjöns tillstånd är utbytet med vatten från Västerhavet genom Öresund och genom

Bälten. Att detta vattenutbyte inte försvåras är helt avgörande för att salthalten kan hållas uppe. Salthalten är av avgörande betydelse för bl.a. torskens reproduktionsförmåga. Redan i dag är salthalten så låg att torsken lever på gränsen för vad den kan klara. En minskning av bara en halv promille är tillräckligt för att torskbeståndet i Östersjön skall utplånas. Detta utgör ett stort hot mot livet i havet, liksom för de människor som har sin utkomst från det.

Den tröskel i Öresund där bron skall byggas ligger på 6–8 meters djup. På denna tröskel skall det ställas bortåt 200 tjocka betongfundament med 30–40 meters avstånd. Kring pelarkonstruktionerna för högbroarna över segelrännorna skall det byggas skyddsöar mot påsegling. Väster om Saltholm skall man spränga en jättelik, 2 kilometer lång, ränna i botten för att placera en sänktunnel. Till sänktunneln blir det kilometerlånga upp- och nedfartsramper.

Den uppbromsning av genomströmmande vatten som brobygget ger kommer att leda till ca 20 % mindre vattenflöde.

För att i viss mån kompensera detta föreslås stora muddringar. För det första är det ytterst tveksamt om det över huvud taget är möjligt att åstadkomma en s.k. nollösning genom sådana åtgärder och för det andra innebär muddringarna i sig ett mycket stort hot mot hela det marina livet i Öresund. Detta främst på grund av den omfattande uppslamning av bottensediment som kan förutses.

Herr talman! De ekonomiska kalkylerna som presenterats för brobygget är undermåliga. Den av regeringen presenterade kostnaden uppgår till ca 15 miljarder kronor. Till detta skall läggas stora kostnader för investeringar i infrastrukturen i Sverige resp. Danmark för anslutningar m.m. Om man dessutom räknar ränta på pengarna torde kostnaden totalt uppgå till 40–50 miljarder kronor. De tillkommande kostnaderna för anslutningsvägar, tunnlar m.m. skall inte bekostas av broavgifter, utan finansieras av stat och kommun. Det kommer alltså att bli en oerhörd koncentration av de redan alltför små anslag som finns i statsbudgeten till infrastrukturinvesteringar till en region som inte på något vis tillhör de svagare i vårt land.

Själva bron skall dock inte bekostas av skattebetalarna utan av brukarna i form av broavgifter. För att få underlag till propositionen beställde regeringen ett beräknings- och prognosunderlag från konsultföretaget Transek. Dessa beräkningar avseende trafikvolymer visar på en stor priskänslighet hos personbilstrafiken. Intäkterna från denna kan ökas med 24 % om trafikavgiften sänks från 190 kr. till 37:50. Antalet bilar ökar då från ca 5 000 per dygn till 30 000.

En utgångspunkt för avgiftssättningen har varit att avgiften skall ligga på ungefär samma nivå som det i dag kostar att åka färja.

Regeringen har därför i propositionen utgått från en avgift på 160 kr. per personbil i 1990 års prisnivå och en trafikvolym på 8 000–10 000 bilar per dygn år 2000. Det finns inga beräkningar, såvitt vi har kunnat finna, som stöder regeringens uppfattning om att trafikvolymen skall bli så stor vid den avgiftssättningen. Enligt Transeks beräkningar måste avgiften ligga på 100–120 kr. för att uppnå den trafikvolymen.

Det är alltså det konsultföretag regeringen själv anlitat som redovisat

dessa siffror. Min slutsats är att regeringen har valt att efter eget skön frisera siffrorna så att de skall passa. Med regeringens utgångspunkter går det helt enkelt inte att ekonomiskt räkna hem projektet.

Regeringen och utskottsmajoriteten sitter i en rävsax mellan att å ena sidan försöka få ekonomi i broprojektet genom att skapa så stora trafikvolymer som möjligt, samtidigt som miljön kräver att trafikvolymen blir så låg som möjligt. Ekvationen går inte ihop, och miljön får än en gång ge vika för kortsiktigt ekonomiskt tänkande. Betongpolitiken firar nya triumfer.

Skälen för en Öresundsbro varierar över tiden. Ibland är det Sveriges förbindelser till kontinenten som är det viktigaste, ibland är det för att skapa positiva utvecklingsförutsättningar för Malmöregionen. Att satsa 40–50 miljarder kronor som regionalpolitiskt stöd till Malmöregionen faller på sin egen orimlighet.

När det gäller att skapa goda förbindelser mellan Sverige och resten av kontinenten kan detta ske på andra sätt som är bättre från både miljö-, ekonomisk och transportteknisk synpunkt.

För att nå de centrala delarna av Europa innebär vägen över Danmark en omväg. Till detta skall läggas den trafikinfarkt som finns i norra Tyskland och som kommer att inom överskådlig tid innebära stora trafikstörningar för både landsvägs- och järnvägstrafiken.

Genom de politiska förändringar som skett i Europa under de senaste åren öppnas också nya intressanta marknader för det svenska näringslivet. För att nå de nya marknaderna i de östra delarna i Europa ter sig omvägen över Danmark än mer orealistisk.

Centern vill se en utveckling med en kraftigt utvecklad färjetrafik utefter hela Sydsveriges kust till både nya och gamla destinationer. Färjeförbindelser med miljövänliga färjor skall utgöra kärnan i våra förbindelser med kontinenten. På detta sätt åstadkommer vi ett verkligt närmande till hela Europa. Samtidigt sprids utvecklingsmöjligheterna över hela den sydsvenska kusten till följd av dessa förbindelser.

Från åkerinäringens sida, som ju är en viktig intressent i sammanhanget, visar man ett mycket ljumt intresse för Öresundsbron, men desto större intresse för utvecklade färjeförbindelser.

Enligt en utredning gjord av Kulturgeografiska institutionen i Lund skulle åkerinäringen förlora mellan 500 och 700 milj.kr. per år på att ta vägen över Öresund och Stora Bält i stället för att ta färjorna direkt till kontintenten. Dessutom tillgodoses förarnas lagstadgade dygnsvila på direktfärjorna. Redare, SJ-strateger och transportköpare är i stort sett ense: en Öresundsbro kommer inte nämnvärt att påverka godsströmmarna.

Centern vill se en fast förbindelse över, eller rättare sagt under, Öresund som komplement till färjetrafiken. En borrad järnvägstunnel är det enda vettiga alternativet för fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark. Ur miljösynpunkt är tunneln överlägsen en bro. Tunnelalternativet har dock avfärdats alltför lättvindigt med hänvisning till att det inte skulle gå att få ekonomi på ett sådant projekt. Kostnadsutredningarna är dock behäftade med stora brister och det finns många experter både inom entreprenadbranschen och bankvärlden som hävdar att en tunnel är lönsammare än en bro.

Herr talman! Låt mig också litet kommentera handläggningen av denna

fråga. Detta är som alla inser en mycket stor fråga som påverkar våra internationella förbindelser, har stor miljöpåverkan och är ett av de största enskilda investeringsbeslut som någonsin fattats. Trots denna dignitet på frågan ville majoriteten i utskottet inte gå med på att ordna en offentlig hearing för att ytterligare belysa olika konsekvenser. Dessutom var arbetssituationen sådan i riksdagen att vårt eget expertorgan på miljöfrågor, nämligen jordbruksutskottet, inte ansåg sig ha tid att yttra sig över förslagen. Detta är ingen kritik mot jordbruksutskottet, utan mot den totala handläggningsordningen av frågan. Jag tycker att det är en otillständigt bristfällig handläggning som skett.

Herr talman! Centern står inte ensam i kampen mot en Öresundsbro. Förutom vänsterpartiet och miljöpartiet här i riksdagen finns också en samlad miljörörelse i hela Norden. Skogsnäringen, redarnäringen, fackliga organisationer, som Transport och de sjöfackliga organisationerna, vetenskapliga institutioner, många forskare och viktiga delar av näringslivet står på samma sida i kampen mot en bro över Öresund.

Dagens beslut är inte bara en fråga om bro över Öresund eller inte. Det är ett viktigt vägval inför framtiden. Det är fråga om vi skall prioritera asfalt, betong och miljöförstöring, eller om vi skall inrikta framtiden på ren luft, levande hav, gröna skogar och ekologisk balans. För centern är valet självklart. Därför yrkar vi på att regeringens proposition skall avslås.

Jag vill med detta yrka bifall till reservation 2.

Anf. 2 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! "Vår stund på jorden kamrater, skall bli den stund då vi återupprättar respekten för människan och naturen i samspel. Vi skall, under vår livstid, återskapa vår barndoms gröna skogar, rena friska luft och klara källsprång."

Birgitta Dahls ord från SAP-kongressen 1987 blev klassiska, inte för miljöministerns förföriskt lyriska anslag, utan för appellens falskt löftesrika innehåll. Kongressens största fråga var Öresundsbron. Beslutet innebar att Birgitta Dahls alla kamrater i demokratins namn skulle få säga sitt om bron i ett rådslag. Nära 500 partiorganisationer deltog i rådslaget om en fast förbindelse över Öresund. Framgången för de socialdemokratiska bromotståndarna var uppseendeväckande. 80 % ville inte ha någon bro. 50 % ansåg att en järnvägstunnel var bäst.

De socialdemokratiska medlemmarna gav klara besked. Men det dög inte för regeringen och den socialdemokratiska partiledningen. Jag frågar Georg Andersson, som finns här: Var finns den politiska heligheten i statsrådens hantering av människor och miljö?

Regeringens proposition om Öresundsbron associerar inte till några klara källsprång. Snarare avger den en unken doft av gammal betong. Ändå är det ett ofärdigt och tunt dokument. Det saknar helhetssyn. Det saknar en vetenskapligt godtagbar analys av miljökonsekvenserna. Det nonchalerar helt det faktum att brobygget och dess följder angår samtliga Östersjöstater. Det presenterar en orealistisk och motsägelsefull kalkyl av de samhällsekonomiska konsekvenserna för Sverige och medborgarna.

Om riksdagens majoritet trots detta beslutar att Öresundsbron skall byg-

gas kommer projektet för all framtid att framstå som Dimmornas bro. I filmen med samma namn blev Godnattvalsen den ödesmättade temamelodi som spreds över världen. För livet i Östersjön spelas kanske sista strofen av Godnattvalsen redan under detta årtionde. Man kan uttrycka det med Miljöförbundets ord: Bron kan kosta ett hav.

"Medan de flesta människor tror, att det nu på allvar skall göras något åt jordens miljöproblem, har en grupp europeiska industriledare lagt ut kursen mot ett nytt Europa. Grundtanken är att använda högteknologin till ett kolossalt tillväxtsprång. Visionen är så komplicerad att den bara är fullt tillgänglig för en liten grupp industrichefer och EG-politiker. Genom att samla några av brickorna kan man skönja konturerna av Europas framtid."

Jag tycker nästan att det ser ut som om Georg Andersson och hans medarbetare har läst detta citat. Dock kanske jag betvivlar det. Jag rekommenderar dem att läsa denna artikel. Den har varit publicerad i den danska tidskriften Press. Artikeln har rubriken Den skandinaviske forbindelse. Det är i sitt slag en av de mer insiktsfulla artiklarna. I kombination med den oansvarigt ytliga behandlingen av miljökonsekvenserna för Öresund, Östersjön och Östersjöländerna slår nog det odemokratiska förspelet till regeringens broavtal med Danmark de flesta politiska rekord. Men de ansvariga inom regeringen vägrar att ens diskutera sitt samröre med Round Table of European Industrialists. Det inleddes redan 1983/84 och fullbordades efter påtryckningar från Scandinavian Links olika lobbygrupper.

Några få statsråd och departementssekreterare var tidigt invigda i de topphemliga ScanLink-planerna. Industriledarnas krav var att Öresundsbron – plus ett antal nya motorvägar – skulle byggas samt att ett för Sverige främmande system med vägavgifter skulle införas. I syfte att stötta bil- och elektronikindustrin i Sverige och Västeuropa hamnade också Prometheussatsningarna – och så småningom även Drive-satsningarna – inom det jättelika projektets ramar.

För att öka den ekonomiska tillväxten skulle Sverige enligt regeringens trafikpolitiska proposition 1988 – man har talat om denna som den stora förändringen under senare år i svensk transportpolitik – satsa på "bilismens andra utvecklingsväg". Än en gång skulle den numera omfångsrika bilindustrin fungera som ekonomins motor. Enligt denna politiska ekonomi måste vägtrafiken öka ytterligare. Då krävs det fler motorvägar och motorvägsbroar, mer av just-in-time-trafik och fritt fram för ännu tyngre lastbilar. Men eftersom det inte går att asfaltera hela Sverige måste dessutom bilarna packas tätare samman med hjälp av avancerad elektronik och satellitövervakning. Det är dessa projekt som kallas Prometheus och Drive. Västsverige – det första ScanLink-området – fungerar redan i dag som ett försöksområde för Volvo, Saab och vägverkets experiment.

En förutsättning för ett sådant kvantitativt tillväxtsprång i bilindustrins smak var vidare att vägpolitiken i Sverige länkades in i EGs nya system för infrastrukturen. Därför har Round Table-gruppen inte enbart fått diktera EGs vitbok, utan också dess kommunikationspolitik. Den största delen av bilindustrins forskning och utveckling kring Prometheus och Drive i Sverige betalas av televerket, vägverket och Transportforskningsberedningen. Men regeringen vägrar tala klarspråk. Den aktar sig för att informera allmänhe-

ten om att den bekostar ett vägsystem som mer än något annat kränker trafikanternas integritet.

En del i samma EG-anpassade historia – som också Öresundsbron är en del av – är att regeringen 1986/87 bestämde sig för att statens offentliga förpliktelser för järnvägen skulle minska. Resultatet ser vi i dag. Persontrafiken på inlandsbanan skall läggas ned, momsen på kollektivtrafik har lett till att många turer lagts ned, konkurrensen på stomjärnvägsnätet skall släppas fri och parallell busstrafik skall tillåtas konkurrera ut järnvägslinjer. Med nuvarande politik befarar t.o.m. Stig Larsson, som för en tid sedan besökte trafikutskottet, att SJ på sikt bara kan rädda snabbtåget Stockholm–Göteborg. Stig Larsson brukar annars vara den ständige optimisten. Jag vet genom en debatt här i kammaren för några veckor sedan att Georg Andersson är informerad om detta.

Men statens offentliga förpliktelser för Öresundsbron har däremot ökat. Enligt ursprunsplanerna var det näringslivet som skulle överträffa staten genom att plocka fram pengar till bron. Men när den socialdemokratiska partikongressens majoritet 1990 sagt ja till bron avvecklade näringslivet ScanLink-konsortiet. Lobbyisterna hade gjort sitt, och nu behövde de inte ens riskera sitt eget kapital för att projektet skulle gå i lås.

Öresundsbron är en nyckel inom ScanLink-systemet. Det är det strategiskt intressantaste byggprojektet för Gyllenhammar, Curt Nicolin m.fl. Ovetande om det som pågick bakom regeringens kulisser konstaterade i januari 1984 regeringens egen enmansutredare, Lennart Johansson, att en Öresundsbro skulle bli alltför olönsam att bygga. Det var med andra ord – med de ord som användes i en tidningsrubrik i tidningen Arbetet – "tummen ned" för Öresundsbron. Men efter det att Volvochefens topphemliga planer avslöjats av tidningen Arbetet smälte Lennart Johansson snart in i nya statliga broutredningar med en mer positiv inställning till Öresundsbron. Makten har talat, och makten styr över miljön i Sverige. Den styr också över det svenska kommunikationsdepartementet. Det är den ekonomiska makten.

Vi vet i dag att merparten av allt utredningsmaterial om motorvägsbron och tillhörande vägsystem har producerats på uppdrag av ScanLink-konsortiet. EG-kommissionen har betalat 8 milj.kr. av lobbyisternas budget, som omfattar mångmiljonbelopp. De utredningar som svenska staten officiellt stått för är till stor del uppdateringar av gammalt material. En del utredningsmaterial har hemligstämplats av regeringen. Denna fråga har jag – under mina sex år i riksdagen – vid det här laget tagit upp vid ganska många tillfällen.

Nyligen diskuterades frågan om förspelet och regeringens hantering sett ur konstitutionell synvinkel av frågorna om motorvägsbygget i Bohuslän, ScanLink, och senare också Öresundsbron. En av de personer som fick förmånen att se det hemliga materialet och som också har deltagit i debatten här i kammaren upptäckte att det saknades sidor i de hemligstämplade dokumenten, som då fanns på Ministerrådets kontor i Köpenhamn. Det är ganska anmärkningsvärt, och i andra sammanhang brukar det faktiskt bli ett stort rabalder när man upptäcker sådana ting.

Av de offentliga handlingar som ändå finns framgår inte hur regeringens

beslutsprocess eller kontakterna med Round Table-gruppen och ScanLink-konsortiet hanterats.

Många avgörande frågor är dolda i de politiska dimmorna. De danska socialdemokraternas ordförande Svend Auken, som jag förmodar att Georg Andersson har träffat vid flera tillfällen, ville ha en järnvägstunnel i stället för en bro, och han har viss rutin på att umgås med sina svenska kolleger. Svend Auken säger: "De svenska finans- och kommunikationsdepartementen verkar ha gjort upp på ett mycket tidigt stadium om att inte diskutera järnvägen seriöst."

Det är litet lustigt men säkert ingen tillfällighet att näringslivet och män som Curt Nicolin har sagt nej till en järnvägstunnel.

Curt Nicolin besökte för en tid sedan trafikutskottet. Detta gjorde också miljöorganisationer från landet, som ville diskutera frågan om Öresundsbron med trafikutskottet. Av Nicolin fick vi veta att näringslivet kräver konkurrens mellan tåg och bil. Konkurrensen blir inte tillräckligt hård om det byggs en tågtunnel, dvs. den miljövänliga trafiken får inte gynnas, eftersom privatkapitalet kan förlora på det. Så enkelt är det!

Georg Andersson sade i ett program i TV att Öresundsbron "är ett fascinerande projekt". På den senaste socialdemokratiska partikongressen talade han om Öresund som en "vallgrav". Herr talman! Med sådana djupsinnigheter i bagaget undertecknade han broavtalet tillsammans med kollegan i Danmark. Georg Andersson vill hellre bli ihågkommen som broskapare än som broderskapare.

Inser inte Georg Andersson att det finns liv i Östersjöns och "vallgravens" vatten? Det är ett unikt ekologiskt system med både söt- och saltvattenarter. Det handlar om världens största brackvattenområde, något som Sverige har delansvar för, något som måste värnas. Regeringen "återupprättar inte respekten för människan och naturen i samspel" – för att använda Birgitta Dahls ord – utan ni skymfar den respekten med era planer.

Det här är ett av de största och viktigaste beslut som riksdagen har att fatta. Därför måste statsrådets lättsinniga fascination ställas mot den massiva miljöopinionens farhågor. Jag är en av dem som tillsammans med miljöorganisationer i Sverige har deltagit i försöken att stoppa bl.a. ScanLinkmotorvägsbygget i Bohuslän. Jag har, precis som många andra här i kammaren, god kontakt med den miljöopinion som i dag är mer kunnig än någonsin. Jag vet också att Birgitta Dahls ord på kongressen 1987 aldrig någonsin hade fällts om inte opinionen ute i landet då hade varit så enormt stark mot motorvägsbygget ScanLink och även mot Öresundsbron.

Även forskarna, som ser problemen i ett längre perspektiv än regeringen och Curt Nicolin, har uttryckligen och enträget varnat regeringen för alla ingrepp i havet och för den ökande bilismen. Biltrafiken och utsläppen har redan gått över gränsen för vad naturen tål. De marginaler och den nollösning som regeringen talar om för att försvara Öresundsbron existerar inte i praktiken.

Regeringen är beredd att offra såväl människor och miljö som samhällsekonomin på den västeuropeiska Round Table-gruppens altare. När trafikutskottets ordförande Birger Rosqvist – socialdemokrat *och* bromotståndare – i dag måste gå i spetsen *för* Öresundsbron, är det bara ett av många

bevis på regeringens betonghårda hantering. Jag vill vädja till alla socialdemokratiska kvinnoklubbister, broderskapare och övriga brokritiker: Visa civilkurage innan det är för sent! Votera efter ert miljösamvete – hjälp till att stoppa motorvägsbron, som kan kosta ett hav!

Herr talman! Vänsterpartiet är lika stark motståndare till motorvägsbron, Öresundsbron, som till ScanLink-projekten, Prometheus- och Driveprojekten i övrigt. Vi menar att det inte behövs någon bro. Vi vill rädda miljön, och vi vill förbättra miljön i det här landet. Vi står på miljöopinionens sida. Jag yrkar bifall till samtliga reservationer till trafikutskottets betänkande som jag står bakom som vänsterpartiets ledamot i utskottet.

Anf. 3 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Några kvarter härifrån, vid kajen nedanför slottet, ligger en fiskekutter från Gilleleje i Danmark. Den här båten kallas miljökuttern Anton. Den hyrs av Föreningen Norden för att användas i samband med avslutningen på det nordiska miljö- och biologiåret här i Stockholm. På kajen har besättningen såväl ett fiskekök som en fin utställning om Östersjöns miljö.

När jag besökte dem i går kunde de visa att mer än 30 vetenskapliga, miljöinriktade och andra framstående organisationer från alla länder runt Östersjön skrivit på en appell för Östersjöns miljö. Appellen kräver konkret att en internationell utfrågning – eller hearing som man säger numera – om miljöeffekterna av en Öresundsbro skall genomföras. Finland, Ryssland, Estland, Lettland, Litauen, Polen och Tyskland berörs av de effekter som en Öresundsbro ofrånkomligen för med sig. Det är rimligt att de också får med ett ord i laget innan något definitivt beslut fattas. Man har tidigare skickat appellen till både den svenska och den danska regeringen, men ingen av dem har svarat.

Vi har i tidningarna kunnat läsa att Finland anmält Danmark till internationella domstolen i Haag för bygget av en bro över Stora Bält. Bron hindrar uttransporter av oljeplattformar och högre fartyg från finska varv. Liksom i fallet med den Öresundsbro som vi debatterar här nu underlät Danmark att rådgöra med Finland innan man fattade sitt beslut om att bygga en bro över Stora Bält.

Tycker ni socialdemokrater, moderater och folkpartister att det är bra utrikespolitik att fullkomligt strunta i att rådgöra med våra grannländer om ett stort byggnadsföretag, som på ett betydande sätt påverkar deras varvsindustri, fiskenäring och miljö? Anser ni att det står i överensstämmelse med Helsingforskonventionen, som skall skydda vårt gemensamma innanhav från fortsatt miljöförstöring? Anser ni att det står i överensstämmelse med andra överenskommelser som skall säkra Östersjöländernas tillgång till farleder ut till Kattegatt?

Vi i miljöpartiet de gröna anser att ett beslut här i dag i Sveriges riksdag om att bygga en Öresundsbro skulle vara ett flagrant övergrepp på våra grannländer runt Östersjön. Det vore att fullkomligt strunta i avsikten och andan i en rad konventioner. Det vore rena stormaktsfasonerna.

Vi ställer oss bakom miljökuttern Antons appell. Vi anser att det borde vara ett minimikrav att låta våra grannländer runt Östersjön få säga sitt och

påverka beslutet om de framtida Öresundsförbindelserna. En internationell hearing skulle vara ett bra sätt att åstadkomma detta.

Herr talman! Frågan om fasta förbindelser över Öresund har diskuterats mycket länge. Det betyder *inte* att beslutsunderlaget vi har framför oss i dag är bra. De långa och många diskussionerna har gällt var en bro skall ligga, vem som skall betala den, vad den kan tänkas kosta, den tekniska utformningen och kanske framför allt hur man skall kunna komma överens mellan Sverige och Danmark.

Däremot är det märkvärdigt tunt med både seriösa trafikprognoser och seriösa konsekvensbeskrivningar för miljö, bebyggelse och samhällsutveckling.

Ta trafikprognoserna som exempel. Den enda officiella trafikprognos vi har här i dag fanns med i 1987 års Öresundsutredning. Detta är en mycket låg siffra. Den kan jämföras med Ölandsbron som trafikeras med 12 000 bilar per dygn. Det är inte särskilt underligt att många har ifrågasatt den. Likväl har denna trafikprognos utgjort underlag för bl.a. miljöanalyserna.

I propositionen har regeringen övergett prognosen på 6 500 bilar per dygn. I stället talar man om 8 000–10 000 bilar per dygn. Något sakligt underlag för denna reviderade uppfattning redovisas emellertid inte. Siffran framstår snarare som ett hugskott. Man kan naturligtvis fråga sig varför regeringen inte i stället valde siffran 20 000, eller varför inte 30 000 bilar per dygn. Det skulle i vart fall stämma bättre med de gissningar som jag har hört från olika trafikforskare. Den långsiktiga siffran, dvs. trafiken efter några år, torde enligt dessa källor hamna på det dubbla eller tredubbla – dvs. 60 000–90 000 fordon per dygn. Det förefaller mig vara betydligt mer trovärdiga gissningar för en ca 2 mil lång motorväg som förbinder en miljonstad med en kvartsmiljonstad.

Om vi nu antar att regeringen verkligen tror på en trafikmängd på 8 000–10 000 bilar per dygn, vilket i och för sig är osannolikt, så borde den också utgå från detta tal i miljökonsekvensanalysen. Men så är det icke. När man räknar på miljöeffekterna är det fortfarande bara 6 500 bilar, trots att det rör sig om 10 000 bilar när man räknar på ekonomin och annat.

Anser ni socialdemokrater, moderater och folkpartister att det är trovärdigt och seriöst att räkna med en lägre trafikprognos när det gäller miljön och en högre när det gäller ekonomin – för en och samma bro? Anser ni verkligen, om ni vågar vara ärliga, att propositionens trafikprognos på 10 000 bilar per dygn skall tas på allvar?

Vi i miljöpartiet de gröna anser att en mer seriös och trovärdig trafikprognos måste tas fram. Även miljökonsekvensutredningen måste göras om med hänsyn till den ändrade trafikprognosen. Detta måste naturligtvis göras innan vi här i riksdagen tar definitiv ställning till en eventuell Öresundsbro. Vi anser att riksdagen bör veta vad den beslutar om!

Miljökonsekvensutredningen behöver göras om också av en rad andra skäl.

I utredningen från 1987, som utgör det beslutsunderlag vi har här i dag, har man jämfört utsläpp från moderna och delvis framtida avgasrenade bilar och lastbilar med dagens och gårdagens utsläpp från färjetrafiken. Man har inte tagit hänsyn till att även färjor utvecklas ur miljösynpunkt.

Under de allra senaste åren har miljödebatten gällt även sjöfarten, och det har redan börjat ge effekter. Det visar sig att utsläppen från sjöfarten kan renas till 90 % eller mer. Detta är möjligt dels genom att använda bättre bränslen, dels genom reningsutrustning på fartygen. De första fartygen med sådana egenskaper uppges nyligen ha kommit i trafik. Med tanke på att sjöfarten är vida överlägsen vägtrafiken ur energisynpunkt och att sjövägen till kontinenten är betydligt kortare än omvägen genom Köpenhamn och Danmark, så innebär detta att en utvecklad färjetrafik ur miljösynpunkt är betydligt bättre än en motorvägsbro.

Den gjorda miljökonsekvensanalysen visar också stora brister när det gäller alternativet en ren järnvägstunnel. Visserligen visar utredningen att en järnvägstunnel är bäst ur miljösynpunkt. Men den tar inte hänsyn till att en sådan tunnel skulle medföra en totalt sett ökad järnvägstrafik på vägtrafikens bekostnad i stora delar av vårt land och därigenom också medföra en betydligt större positiv miljöeffekt än vad som redovisas.

Från miljöpartiets sida anser vi att alternativet en ren järnvägstunnel borde utretts på ett betydligt mer ingående och seriöst sätt. Vi menar att en sådan förbindelse som en del av en medveten och genomgripande trafikpolitisk strategi för ökad och bättre järnvägstrafik skulle medföra mycket stora miljövinster. Till vinsterna skulle också minskad vägtrafik kunna räknas, vilket i sig också leder till mindre trafikolyckor, mindre vägslitage och bättre framkomlighet på vägarna. De sammantagna samhällsekonomiska vinsterna eller besparingarna skulle bli mycket stora.

Även när det gäller vattengenomströmningen i Öresund är beslutsunderlaget mycket bristfälligt. Det är så, som ni alla säkert vet vid det här laget, att hela Östersjöns biologi och miljö är beroende av inflöde av syrerikt saltvatten genom Öresund. Eftersom saltvattnet är tyngre än sötvattnet som strömmar ut ur Sundet så är vattendjupet och tvärsnittsarean i sundet av avgörande betydelse. En bros alla pelare bromsar vattnet och försämrar på så vis genomströmningen. Det leder till att de syrefria och döda bottnarna breder ut sig ytterligare i Östersjön och att saltvattensberoende djur och växter slås ut. Dit hör t.ex. den värdefulla torsken.

Nu föreslår regeringen att man skall kompensationsmuddra i Sundet för att på så vis förbättra vattengenomströmningen. I Öresundsutredningen uppges att 3,1 miljoner kubikmeter slam behöver tas upp ur Sundet för att åstadkomma en oförändrad genomströmning. I den danska miljörapporten från i år uppges däremot att 9,2 miljoner kubikmeter måste tas upp för att genomströmningen inte skall försämras. Eftersom slamtjockleken i sundet endast är knappt 1 meter betyder det att man måste gräva ner sig i kalkberggrunden.

Självklart skulle dessa synnerligen omfattande muddringar medföra en rad nya miljöproblem. Vattnet skulle slammas upp vilket förändrar livsbetingelserna till det sämre i området. Tungmetaller och andra miljögifter som finns i slammet skulle spridas i vattnet och utöva sin miljöpåverkan vida omkring. Det är mycket osäkert hur pass väl syresatt vattnet skulle bli i ett kraftigt muddrat Öresund. Det skulle också bli mycket dyrt, och muddringarna skulle behöva göras om gång på gång eftersom nytt slam hela tiden avsätts på bottnen. Därtill kan läggas att det rör sig om mycket delikata och endast

delvis förstådda ekologiska förhållanden som är intimt beroende av en endast delvis förstådd vattenbalans i främst Öresund. Osäkerheten är alltså mycket stor.

Ni socialdemokrater, moderater och folkpartister borde lyssna till och ta varning av professor Bengt-Owe Jansson, chefen för Stockholms havsforskningscenter. Han sade vid utfrågningen som vi hade här i riksdagen för några veckor sedan att det är omöjligt att fatta något förnuftigt beslut på det underlag vi nu har om vattenförhållandena i Öresund. Det är omöjligt att fatta något förnuftigt beslut, eftersom det saknas ett underlag som duger till att fatta beslut på.

Ni borde ta varning av alla de andra forskare som har dömt ut beslutsunderlaget. Se till exempel den skrivelse som danska forskare från handelshögskolan, tekniska högskolan och universitetet i Köpenhamn skickat till det danska folketinget. Där visar de på en lång rad brister i beslutsunderlaget som faktiskt gör det omöjligt att fatta ett förnuftigt beslut. Dessutom är det faktiskt så att den utformning och sträckning av förbindelsen som regeringen nu föreslår inte är densamma som utretts i Öresundsutredningen. Det betyder att konsekvensanalyserna i utredningen inte är tillämpliga på det förslag vi nu har att ta ställning till.

Ni borde också påminna er själva om försiktighetsprincipen som svenska regeringen utomlands vill hävda som grundläggande för miljöarbetet. Försiktighetsprincipen påbjuder att man *inte* skall spela hasard med miljön. Den påbjuder i stället att man skall avstå från exploateringar och utsläpp där risken för miljöeffekter är betydande. Skulle försiktighetsprincipen tillämpas vad gäller Öresundsförbindelserna så kan omöjligen en bro accepteras i nuläget.

Herr talman! Med tanke på de mycket omfattande brister som jag påtalat i beslutsunderlaget, främst vad gäller miljöeffekterna men också vad gäller trafikprognoserna, ekonomin i projektet och andra samhällseffekter, så yrkar jag på att ärendet återförvisas till utskottet för vidare beredning.

Med tanke på att det är osäkert om en tillräcklig del av kammarens ledamöter kommer att stödja kravet på återförvisning yrkar jag också bifall till reservation 1, som innebär att beslutsunderlaget måste förbättras innan vi kan gå till beslut i ärendet.

Jag lämnar därmed diskussionen om beslutsunderlaget och övergår till själva sakfrågan. Vad skall vi med en Öresundsbro till? Det är en fråga som våra vänner på miljökuttern Anton har fått från många stockholmare de sista två dagarna. Uppenbarligen upplever den överväldigande majoriteten av Antons besökare att det är onödigt med en Öresundsbro. Den behövs inte för trafiken ned till Tyskland och längre ned i Europa. Då är ju färjetrafiken överlägsen. Samma uppfattning har en rad tunga intressenter, som t.ex. SJ och Åkeriförbundet, redovisat i sina remissvar och i många andra sammanhang. Omvägen över Köpenhamn och Danmark är just en omväg.

Öresundsutredningens ordförande Gunnel Ferm sade i tidskriften Ny Teknik nr 10 1989 följande: "Jag tycker inte att den här frågan har något med Sveriges förhållande till EG att göra. Öresund är faktiskt inte den närmaste vägen till kontinenten."

Men i regeringens proposition förs ett resonemang om att just närmandet

till EG motiverar en Öresundsbro. Där hävdas t.o.m. att bron är av största betydelse för industrins konkurrensförmåga. Detta kan inte betecknas som annat än en kovändning, som dessutom står i skarp kontrast mot vad som rent sakligt har anförts från såväl experthåll som från de närmast berörda. Det är ett flummigt resonemang som bottnar i irrationella och känslomässiga förhoppningar om en bekymmersfri och obegränsad tillväxt. Detta är världsfrånvänt och farligt. Det leder till felinvesteringar, miljöförstöring och regional obalans.

Miljösituationen i södra Sverige och Centraleuropa försämras stadigt. Häromdagen kunde vi i tidningarna läsa att försurningen har gått betydligt längre än vad som tidigare antagits. Det betyder att markens förmåga att bära både grödor och skog snabbt har försämrats. Den kväveförsurning som biltrafikens utsläpp orsakar är värre än den mer välbekanta svavelförsurningen. Kvävet drar med sig mer av giftiga aluminiumföreningar ur marken och skadar växternas fina rottrådar. Redan nu kan man beräkna att förlusterna i form av mindre skogstillväxt i södra Sverige motsvarar miljardbelopp varje år. Nedfallet av kväve är flerfalt större än vad som skogsmarkerna klarar.

Kvävet hamnar sedermera i havet, antingen direkt från luften eller via vattendrag. I havet fungerar det som ett växtnäringsämne som stimulerar algtillväxten. Algerna dör så småningom och faller till bottnen där de bryts ned av syreförbrukande bakterier. Effekten blir minskad syrehalt i vattnet. Detta leder i sin tur till att fisk och andra havslevande djur får en försämrad livsmiljö. De syrefria bottnarna i Östersjön är redan nu mycket omfattande, och i många kustnära områden har mycket av det biologiska livet utarmats eller slagits ut helt.

Att i denna situation för tiotals miljarder kronor bygga en motorvägsbro som allvarligt förvärrar en redan katastrofal miljösituation kan enbart betecknas som vansinnigt. Den positiva effekt som avgasreningen har förtas av ökad biltrafik, och miljöproblemen förvärras alltmer.

Herr talman! Ofta hävdas att växthuseffekten är det största miljöhotet. Den orsakas främst av koldioxidutsläppen från förbränning av fossila bränslen. I Sverige står biltrafiken för en tredjedel av dessa utsläpp. De påverkas inte alls av katalytisk avgasrening. Tvärtom leder denna avgasreningsmetod till kraftigt ökade utsläpp av dikväveoxid som också bidrar till ökad växthuseffekt. Ökar vägtrafiken så ökar utsläppen av både koldioxid och dikväveoxid. Byggandet av en motorvägsbro över Öresund kommer alltså ytterligare att förvärra växthuseffekten.

Jag vill också i sammanhanget peka på att riksdagen tidigare har beslutat om konkreta miljömål för koldioxidutsläppen och kväveoxidutsläppen. I internationella avtal har vi också förbundit oss att klara bestämda miljömål vad gäller kvävetillförseln till Östersjön. Samtliga dessa miljömål är akut hotade av den ökande biltrafiken. En Öresundsbro kommer att göra det än mer besvärligt, ja kanske direkt omöjligt, att med politiskt rimliga medel klara miljömålen. Dessutom är det så, att dessa miljömål ingalunda är tillräckliga för att verkligen stoppa miljöförstöringen.

Sverige och Europa skulle behöva en ny trafikpolitik som verkligen tog hänsyn till miljön. En sådan politik måste gå ut på att minska biltrafiken,

bygga ut järnvägstrafik och miljöanpassad kollektivtrafik samt att snabbt stimulera en övergång från fossila bränslen till biobränslen. En Öresundsbro är uppenbarligen ett stort steg i motsatt riktning.

Därför säger vi i miljöpartiet de gröna bestämt nej till varje form av fast förbindelse för väg- och biltrafik över Öresund. Vi säger nej till en trafikpolitik som leder till en accelererande miljökollaps och ökad regional obalans. I stället vill vi utveckla sjöfart och järnvägstrafik så att vi den vägen kan klara våra transportbehov.

Jag yrkar därför bifall till reservation 2, som innebär ett avslag på regeringens förslag om fast Öresundsförbindelse.

Herr talman! Till betänkandet finns ett antal reservationer fogade som gäller den fortsatta behandlingen om riksdagen, mot allt förnuft, skulle godta regeringens avtal med den danska regeringen att bygga en Öresundsbro. I reservation 4 kräver vi att ett särskilt handlingsprogram mot luftföroreningar då måste utarbetas – främst för södra Sveriges del men också resten av landet. Målsättningarna för ett sådant program måste vara naturens krav. Programmet måste innehålla verkningsfulla och konkreta åtgärdskrav som rimligen leder till att naturens krav uppfylls inom rimlig tid. Regeringen bör återkomma till riksdagen före årets utgång med ett förslag till sådant program.

Om ni socialdemokrater, moderater och folkpartister menar något med alla era yviga löften om att stoppa miljöförstöring och anpassa er till naturens krav så borde även ni ställa upp på den reservationen. Men jag vågar slå vad om att ni inte vågar. För ni har aldrig vågat. För ni menar inte allvar med alla era yviga miljölöften. Det har alltid varit tomt prat och kommer att så förbli.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 4.

I reservation 5 tar vi fasta på enigheten bakom den s.k. nollösningen, dvs. att vattengenomströmningen i Öresund inte skall få försämras av brobygget. Vi kräver i reservationen att ytterligare, mer realistiska och noggranna utredningar skall göras i denna fråga. Visar de att risken är betydande för att nollösningen inte skall gå att uppnå måste Öresundsbron i rimlighetens namn stoppas. Det är också helt i enlighet med vad folkpartiets landsmöte och socialdemokraternas kongress har sagt.

Menar ni socialdemokrater, moderater och folkpartister allvar med det ni skriver om nollösningen så borde ni ställa upp även på den reservationen. Men det gör ni inte. I stället hycklar ni.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 5.

Regeringen har i propositionen föreslagit att brobygget skall tillåtlighetsprövas enligt naturresurslagen. Men om ett beslut enligt den lagstiftningen överklagas, så hamnar det hos regeringen för avgörande. Som bekant har regeringen redan skrivit på ett avtal som i praktiken innebär att regeringen förbundit sig att tillåta brobygget. En tillåtlighetsprövning enligt naturresurslagen blir därför fullkomligt meningslös, en skenmanöver ägnad att förvirra den folkliga opinionen.

Vi har därför i reservation 6 krävt att tillåtligheten i stället skall prövas enligt miljöskyddslagen. Då skulle vi få en någorlunda seriös miljöprövning av brobygget. Dess värre står vi helt ensamma bakom detta egentligen

ganska blygsamma krav. Det demonstrerar än en gång ointresset från de andra partierna att ta någon riktig miljöhänsyn.

Herr talman! Jag yrkar därför bifall till reservation 6.

Jag vill också peka på att det avtal som regeringen vill att riksdagen skall godkänna innebär att SJ skall åderlåtas på 150 miljoner om året för att få trafikera bron. Med hänsyn till att järnvägstrafiken redan nu är kraftigt missgynnad samhällsekonomiskt sett och att SJ nyligen drabbats av en rad nya pålagor, anser vi att SJ helt skall kompenseras för detta.

Det finns en lång rad andra frågor av stor betydelse för huruvida en motorvägsbro över Öresund kan accepteras. Dit hör ekonomin i projektet, effekter på den regionala balansen i vårt land, aspekter på vår förmåga att försvara oss i tider av ofred, effekter på näringslivet osv. En rad andra ledamöter i mitt parti kommer att ta upp dessa frågor i den fortsatta debatten. Jag avstår därför nu ifrån att ta upp dem.

Herr talman! Vi i miljöpartiet de gröna står naturligtvis bakom alla de övriga reservationer som vi står med på men som jag inte har yrkat bifall till.

I detta anförande instämde Lars Norberg, Carl Frick, Marianne Samuelsson, Eva Bengtsson, Anita Stenberg, Kjell Dahlström, Eva Goës, Krister Skånberg och Paul Ciszuk (alla mp).

Anf. 4 ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Folkpartiet liberalerna förordar en kraftig satsning på infrastrukturen under 1990-talet. Investeringar i infrastrukturen utgör en hävstång för den ekonomiska tillväxten. Ibland har historiska språng på andra samhällsområden påverkat transporterna, och ibland har påverkan gått också i andra riktningen: nya typer av fartyg fick nya hamnstäder och kulturer att blomstra, järnvägarnas utbyggnad skapade helt nya städer och samhällen. Att bygga broar är en både symbolisk och verklig åtgärd för att i handling visa öppenhet för en ny tid, en ny historia, nya möjligheter och sammanflätning av människor och sinnen.

För folkpartiet liberalerna kan därför visionen översättas i vårt arbete för ett svenskt medlemskap i EG. För oss är en infrastrukturell vision för 1990-talet och början av nästa sekel också en nordeuropeisk marknad, präglad av intensivt varu- och tjänsteutbyte, tillväxt, framtidstro och miljöhänsyn – det som kallas den nya Hansan.

Vi måste utnyttja vårt geografiska läge till att bygga upp och bygga ut förbindelserna med våra grannar: Tyskland, Polen, Baltikum, Ryssland och Danmark. Vi kommer senare att i ett trafikutskottsbetänkande behandla ett vänsterpartiförslag om att bygga en bro över Östersjön. För vår del vill vi i denna tidsålder ännu nöja oss med täta, miljövänliga färjeförbindelser och kraftigt utbyggda telekommunikationer när det gäller Östersjön samt en bro över Öresund.

Herr talman! Folkpartiet liberalerna har sedan lång tid haft en positiv grundsyn till tanken på en fast förbindelse över Öresund. Det är naturligt för ett parti som bygger på en ideologi präglad av internationalism, öppna gränser, tro på fri handel mellan länder och på teknikens och människotankens möjligheter att övervinna problem.

En fast förbindelse över Öresund kommer att spela en ökad roll för kommunikationerna med det övriga Europa, om också en fast förbindelse över Femer Bält i läget Rødby–Puttgarden byggs. Vi i folkpartiet liberalerna anser att det är angeläget att så sker också.

En fast förbindelse över Öresund får i ett första skede störst betydelse regionalt och ger dynamiska effekter för södra Sverige. Den kommer att innebära en stor förändring, och det kommer att fläta samman Skåne och Själland. Den skapar vidgade marknader för industri, handel, service och bostäder, något som faktiskt de flesta människor verkar efterfråga.

Med en fast förbindelse blir transporterna snabbare – det går trots allt inte att förneka – och mer tillförlitliga. Det vet var och en som har försökt att ta sig över till Danmark vid minsta lilla väderförsämring. Köer vid färjelägen kan undvikas. Det är ju inget självändamål att ha sådana. Transporterna blir mer oberoende av väder och isförhållanden. Möjligheterna att bo och verka på valfria platser inom hela den sammanhållna nya regionen öppnar sig på ett helt nytt sätt.

Ett brobygge är, enligt vår uppfattning, något som underlättar kontakterna också mellan universiteten i Lund, Köpenhamn och Roskilde. Forskning och utbildning kan utnyttjas integrerat mellan dessa tre orter, och därmed skapas ett nordligt, konkurrenskraftigt och kreativt alternativ till övrig europeisk högre utbildning.

Inte bara näringsliv och forskning utan också kulturlivet får betydande fördelar. Det är också något som bör räknas in på pluskontot. Vi kan kanske med detta förbättra konkurrensförutsättningarna för en av våra bland EGs strategiskt intressanta regioner. För EG-motståndarna är detta naturligtvis ett skäl att inte bygga en bro, för att därigenom kunna fullfölja en traditionell isolationistisk linje.

Möjligheterna att skapa en bropendelförbindelse mellan Sturup och Kastrup kan få stor betydelse för en framtida mer avreglerad flygtrafik. Närhet till internationella storflygplatser är en viktig faktor vid företagsetableringar. Det kanske blir möjligt att behålla den på Kastrup.

Fru talman! Tågalternativet kan också uppnå en betydande slagkraft jämfört med biltrafik och även i viss mån flygtrafik av i dag, nämligen om en bro byggs. Redan nu marknadsför faktiskt de nationella järnvägsförvaltarna i Danmark och i Sverige gemensamt en fast förbindelse som inkluderar dubbelspårig järnväg, varvid också redovisas tänkta tidtabeller för såväl pendelsystem i regionen som fjärrtågtransporter – inte alls ointressant för många människor. Det borde inte heller vara ointressant för dem som här talar mot bron. Förbättrade kommunikationer kan t.ex. få positiva effekter i form av turism.

Vid redovisning av vad SJ-chefen har sagt redovisar man bara en del av vad han har sagt. Han har faktiskt samtidigt sagt att summan 150 milj.kr., som man kom fram till i avtalet, var helt acceptabel för SJ. De 100 miljoner som han hade satt som ett maximum var ett förhandlingsupplägg. Så talar naturligtvis en affärsman, men sådant begriper inte Viola Claesson och socialister.

Fru talman! Ibland anförs i debatten att färjetrafik erbjuder en stunds avkoppling, shoppingmöjligheter, m.m. och att detta från allmän synpunkt

skulle vara så önskvärt att en fast förbindelse skulle vara både onödig och oönskad av trafikanterna. Det har vi hört antydningar om tidigare. För den som övertygas av sådana argument utgör en fast förbindelse rimligen inte något hot. Färjetrafiken kommer säkert också i fortsättningen att kunna hävda ett visst trafikutbud i Öresund, men människors fria val leder nog till att en betydande mängd resenärer i stället kommer att använda en fast förbindelse. Det är min övertygelse. Detta är ett irrelevant argument för den som inte bryr sig om fria människors val och inte heller människors fria val, för den som tror sig veta bättre och som med åberopande av än det ena än det andra skälet med politiska beslut försöker förbjuda människor att använda sitt fria val. Det finns, fru talman, alltför många med den inställningen här i vår lagstiftande församling.

Slås inte färjebranschen ut då? Att vi skulle underlåta att bygga en bro med dess fördelar för att därmed hålla just denna bransch under armarna är ur allmän synpunkt mycket tvivelaktigt. Denna rädsla för färjenäringens överlevnad är, som jag ser det, ett bevis på den dåliga logiken i många bromotståndares resonemang. Det är en typisk inställning för dem som med planekonomins skygglappar för ögonen inte ser affärsmöjligheter i varje förändring. Studier visar att efterfrågan på transportkapacitet från Sydskåne direkt till Tyskland och Polen kommer att öka mycket kraftigt de närmaste åren. Detta blir än mer uppenbart vid en svensk EG-anslutning. Dessa prognoser bedömer vi vara trovärdiga och positiva. Det senaste året, efter den kommunistiska järnridåns fall, har trafiken med både passagerare och gods, trots negativ tillväxt i den svenska ekonomin, ökat mycket kraftigt. Flera rederier avser att inom kort investera i nytt tonnage och flera rutter. Bangårdsområdena i Rügen byggs för närvarande om av svenska intressenter för att kunna ta emot civila kommersiella transporter, i stället för sovjetiska militärförband. Banverket förbereder utbyggnad av spårkapaciteten i Sydskåne. Allt detta sker flera år innan en fast förbindelse är färdig att tas i bruk. Den totala trafikökningen på destinationer som Tyskland, Polen och Danmark kan förväntas innebära att en omfattande transportefterfrågan också på färjeförbindelser kommer att finnas sedan en bro har byggts. Visst kan sysselsättningen inom rederinäringen komma att förflyttas och få sin tyngdpunkt i sydligare farvatten. Men med ett sådant försteg som färjorna har framför bron kan man inte rimligen vara rädd för att färjenäringens fortlevnad hotas.

Många bromotståndares resonemang är också ologiskt på annat sätt. Vad annat kan man kalla det att ena stunden hävda att brobygget blir ett ekonomiskt fiasko, eftersom långtradartrafik även fortsättningsvis kommer att välja färjorna, och den andra stunden hävda att färjebranschen hotas, därför att trafikanterna kommer att välja bron. Det går inte att inneha dessa båda ståndpunkter samtidigt.

Fru talman! Förslaget om en kombinerad motorvägs- och dubbelspårig järnvägsbro har flera fördelar.

Bilen är en viktig del av det moderna transportsamhället. Genom konkurrens om kunderna och politiska beslut i samverkan blir den där bilen alltmer miljöanpassad, ändå är den ett individuellt fordon. Så kommer situationen att förbli under brons kalkylerade livslängd, kommunisternas Viola Claessons alla krav på massbilismens avskaffande och hojtande om Gyllenham-

mars makt till trots. Att bygga en förbindelse där bilen kan köras innebär en insikt om detta förhållande. Snabba och tillförlitliga transporter, som bygger på ett samspel mellan biltrafik och järnvägstrafik, är en förutsättning för att vårt land skall kunna hävda sig i den hårda internationella konkurrensen. Insikten om detta ger till resultat att vi skall bygga en kombinerad bro, för såväl bilar som tåg. Detta kombinerade alternativ har också förutsättningar att uppvisa acceptabel räntabilitet. Det är ett ansvar som vi politiker dess värre måste ta på oss, eftersom folkpartiet liberalernas mening, att vi skulle ha valt en annan finansieringslösning, tyvärr inte fallit socialdemokraterna i smaken. Jag återkommer till det senare. Att enbart bygga en tågtunnel finns det enligt vår uppfattning inte rimliga förutsättningar för utan stora skattesubventioner.

För att tågalternativet skall komma till sin stora fördel i ett infrastrukturellt system, som bron kan ge möjlighet till, är det av utomordentligt stor vikt att investeringar i tillfartsbanor kommer till stånd snarast samt att dessa och övriga nödvändiga anslutningar till bron – så att snabbtågsstandard kan erbjudas – blir färdiga senast när bron tas i bruk.

Fru talman! Sedan lång tid har sambandet mellan utsläpp av svaveldioxid och försurningsskador i mark och vatten varit väl kända. Det har lett till krav på åtgärder även på internationell nivå för att få ned utsläppsmängden. Svavelutsläppen reduceras nu i Västeuropa, medan situationen ännu är dyster för Östeuropa.

Även de omfattande kväveutsläppen från förbränning, industriprocesser, jordbruk och trafik leder till omfattande skador på naturen i form av försurning och övergödning av kusthaven. Det vet vi.

Skåne är särskilt utsatt för luftföroreningar. På flera håll är situationen för bokskogen, som någon tidigare påpekade, mycket alarmerande. En av orsakerna antas vara kvävebelastningen. Kväveutsläppen över Skåne är, enligt de uppgifter vi har tillgängliga, ungefär 90 000 ton per år.

Trafiken svarar för en stor del av de inhemska kväveutsläppen i den här regionen.

Om trafikarbetet på väg under de närmaste tio åren ökar i överensstämmelse med den högsta kalkylerade nivån, kommer kväveutsläppen antagligen att öka med 450 årston. Så blir det om en Öresundsbro byggs.

En viktig trafikpolitisk uppgift under 1990-talet blir naturligtvis att göra trafiken miljövänlig. Det finns farhågor, som har redovisats här, för att positiva effekter av olika reningsmetoder kommer att ätas upp vid en trafikökning. Men andra beräkningsmodeller visar att det är också är möjligt att minska utsläppen vid en trafikökning.

Miljövinster kan också göras genom en rationell trafikstruktur. En fast förbindelse över Öresund innebär en så total förändring av strukturen att möjligheter som annars inte skulle uppstå nu kommer att bli verklighet. Men regeringen har gjort en plötslig omsvängning också i fråga om Öresundsbron. Det är många som har överraskats. Jordbruksutskottet hann inte yttra sig, därför att ärendet kom först på vårkanten. Vi i folkpartiet liberalerna har uttryckt vårt ogillande i det sammanhanget. Vidare har detta också medfört brister i miljöhanteringen som inte kan förbli opåtalade.

Regeringen har föreslagit att Öresundsförbindelsen skall utformas, som

det heter, med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, så att skadliga verkningar kan undvikas. Men förslaget är på denna punkt oerhört allmänt formulerat. Det är verkligen inte tillräckligt. Miljökraven måste därför, som vi i folkpartiet ser saken, skärpas avsevärt.

Det är förmodligen sant att utsläppen ökar något med en Öresundsbro. Men i grunden är det inte ett skäl för att avstå från att bygga denna bro om man i stället kan se till att olika åtgärder vidtas i detta sammanhang. Naturligtvis är det därför nu rätta tillfället att begära att regeringen låter utarbeta ett handlingsprogram för att motverka luftföroreningar i regionen. Ett sådant program motiveras redan av dagens situation. Det här handlingsprogrammet bör ange mål för hur mycket de inhemska utsläppen i regionen borde minska under den kommande tioårsperioden. Ett sådant program måste självfallet också innehålla förslag om konkreta och rimligt detaljerade åtgärder för att begränsa de totala utsläppen. Socialdemokraterna är avvisande. Därför yrkar vi bifall till reservation nr 3.

Men, fru talman, det finns ytterligare en punkt i detta sammanhang: Anläggandet av en Öresundsbro får inte leda till att vattengenomströmningen i Öresund försämras. De marina problemen är svåra att lösa, undersökningar visar att Öresund sannolikt står för cirka hälften av transporterna av extremt salt vatten till Östersjön. Detta saltvattenutbyte är nödvändigt. Endast vid sällsynta tillfällen byts vattnet i Östersjön mot nytt syrerikt och saltare vatten. Enligt vår uppfattning får ett brobygge inte skada den känsliga miljön i Östersjön. Anläggningen får inte påverka de hydrografiska och därmed biologiska förhållandena i Östersjön.

Enligt de undersökningar som faktiskt har gjorts av bl.a. SMHI är det möjligt att uppnå en s.k. nollösning. Det fordras emellertid omfattande tilläggsarbeten. Regeringens inställning har varit njugg. Någon tydlig ambition att uppnå en nollösning har inte redovisats av regeringen.

Vi i folkpartiet liberalerna har uppfattningen att de arbeten som anses nödvändiga för att uppnå en nollösning skall utföras. Detta bör självfallet ges regeringen till känna.

Under lång tid sade Birger Rosqvist och socialdemokraterna nej till ett brobygge. Sedan skulle det avvaktas. Vad det handlade om var att man skulle avvakta den socialdemokratiska kongressen, som skulle köras över. Efter dessa kullerbyttor och när alla åsikter i övrigt ändå skall bytas, och det gäller då allt möjligt, ja, då kommer socialdemokraterna fram till ett någorlunda bra grundbeslut – men bara delvis. Plötsligt skiner betonggjuteriet igenom. Plötsligt kastas miljöintresset över bord. Pendeln svänger kraftigt och häftigt. Varför, Birger Rosqvist? Man går från den ena ytterligheten, nämligen att bron av miljöskäl inte skall byggas, till den andra ytterligheten, nämligen att bron skall byggas utan att något större intresse visas för miljön.

På samma sätt som bromotståndare argumenterar – dvs. så snart det blir fråga om svåra beslut skall man helt enkelt säga nej – hanterar socialdemokraterna den här frågan: När man väl kommer till skott, säger man bara ja. Men när detta med miljöinvändningarna skall lösas blir det bara några svepande fraser.

Det är inte att ta ett politiskt ansvar. Politikernas uppgift är större. Politi-

kernas uppgift är nämligen att ta till vara fördelarna och att åstadkomma förutsättningar för en lösning när det är svårt. Det är en större utmaning, och den antar vi.

Vi i folkpartiet liberalerna har lyckats påverka utskottet så till vida att det nu finns en majoritet för vår principiella inställning när det gäller nollösning, och det är bra. Men likväl saknas det ett tillkännangivande till regeringen, och det är däremot inte bra. Därför, fru talman, yrkar jag här bifall till det andra yrkandet i motion T88, som vi i folkpartiet liberalerna har väckt. Det handlar då om att den inställning som utskottets majoritet ger uttryck för skall ges regeringen till känna.

Vi skall, fru talman, bygga bron. Vi skall också vidta de miljöskyddsåtgärder som detta kräver. Det är den svåraste uppgiften i det här ärendet. Det är bara vi i folkpartiet liberalerna som tar på oss att lösa hela den frågan. Men det är ett ansvar som fler borde bära.

Anf. 5 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Anders Castberger har för folkpartiets räkning försökt förklara varför man är för en omväg genom Köpenhamn och Danmark. Det är naturligtvis en något märklig argumentering som vi här under en stund har kunnat lyssna till. Det visar sig att man i folkpartiet nu tydligen snubblar när det gäller detta med en nollösning. Anders Castberger yrkar ju bifall till den i det här sammanhanget väckta motionen. Han är fortfarande för feg för att ställa sig bakom den reservation som vi i miljöpartiet tillsammans med vänstern och centern har i detta betänkande och där just den här frågan tas upp. Precis som folkpartiets landsmöte har krävt skall bron alltså inte byggas om man inte kan garantera en nollösning.

Jag skulle vilja rekommendera Anders Castberger att läsa vad som står på debattsidan i dagens DN. Professor Bengt-Owe Jansson och Erik Dahmén har där en artikel om just detta med en nollösning. Anders Castberger var inte med vid den utfrågning här i riksdagen då Bengt-Owe Jansson var med. Därför kan jag förstå att Anders Castberger har missat detta. Bengt-Owe Jansson är i alla fall en av landets främsta experter på marin biologi och marin ekologi, och han säger klart och tydligt att det inte går att utifrån det beslutsunderlag som vi nu har garantera en nollösning. Detta är helt omöjligt.

Den beräkning som SMHI har gjort är en teoretisk modell. Det går inte att med någon större säkerhet säga att den kommer att överensstämma med verkligheten.

Vad gör Anders Castberger och ni andra i folkpartiet om bron byggs, i tron att detta med en nollösning skall fungera, och det senare visar sig vara en omöjlighet? Vad gör man om torsken och blåstången i Östersjön dör ut och det blir en omfattande miljökatastrof och ännu större syrefria bottenytor? Rycker man på axlarna igen och säger att man inte kunde veta det tidigare?

Jag tycker att det som kommer till uttryck här är mycket dålig miljöpolitik. Det stämmer inte alls överens med vad man i folkpartiet i olika sammanhang säger. Inte heller stämmer det överens med den princip som vi annars brukar vara eniga om här i riksdagen, nämligen försiktighetsprincipen – att vi inte skall spela hasard med miljön.

Sedan måste jag fråga Anders Castberger om han anser att de miljömål som riksdagen har antagit och att det som från svensk sida skrivits på i samband med internationella konventioner skall följas, innebärande att kväveoxidutsläppen i Sverige skall minskas med minst 30 % fram till 1995, att kväveutsläppen i Östersjön skall minskas med 50 % osv.

Men uppsatta mål kan inte klaras om vi ökar utsläppen genom att bygga en bilbro, och det vet Anders Castberger.

Anf. 6 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Mycket av det som Anders Castberger sade förtjänar kommentar. Dock skall jag koncentrera mig på ett par saker.

Anders Castberger påpekar olika områden där Öresundsprojektet inte får leda till att luften i Skåne försämras. Det får inte leda till att vi påverkar vattenutbytet med Östersjön osv. Men vilka garantier har Anders Castberger och folkpartiet liberalerna för att så inte sker? Vi måste skaffa oss sådana garantier innan vi kan säga ja eller nej. Att offra Östersjöns ekologiska balans och Skånes miljö i fromma förhoppningar om att det kanske kan lösa sig håller inte, Anders Castberger.

Det finns ytterligare en debattartikel i Dagens Nyheter förutom den som Roy Ottosson relaterade till och som är undertecknad av nio forskare. Där konstaterar man att det inte i dag finns någonting som garanterar att man kan klara den s.k. nollösningen. Det finns teoretiska beräkningar och fromma förhoppningar, men inga garantier.

Sedan talar Anders Castberger om fria människors fria val som kan välja att åka bil eller välja något annat färdsätt när man skall ta sig mellan Malmö och Köpenhamn. Men människornas fria val av frisk luft, ekologisk balans, gröna skogar och levande hav i stället för asfalt, betong och luftföroreningar struntar Anders Castberger i. Jag tycker att det resonemang som folkpartiet liberalerna för i fråga om Öresundsprojektet och miljön är hyckleri. Anders Castberger är den främsta hycklande demagogen i denna fråga.

Anf. 7 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Anders Castberger är den som framför allt är känd för att använda principen anfall är bästa försvar när man ligger risigt till. Anders Castberger vet redan genom de diskussioner som vi har haft i trafikutskottet att folkpartiet liberalerna står på en mycket bräcklig grund i denna fråga. Men här står Anders Castberger och talar i 15 minuter som om han egentligen av miljöskäl protesterade mot Öresundsbron när det bara finns en ynka liten brasklapp – reservationen är inte värd att kallas mer – i betänkandet som handlar om Öresundsbron. Så agerar man inte, Anders Castberger, om man bryr sig om sina medmänniskor som vill rädda miljön i det här landet. Först måste man se till att man har garantier för att miljön kan bevaras och förbättras innan man säger ja till ett avtal. Men vad ni gör är att ni går med på att ratificera ett avtal mellan Sverige och Danmark om ett brobygge, sedan skall ni se vad som händer.

Jag pressade Anders Castberger i trafikutskottet, men han kunde inte ge något svar. Gå nu upp i talarstolen och tala om vad som är viktigast: okända dynamiska effekter av en bro, eller miljön. Välj, Anders Castberger!

Så säger Anders Castberger ändå – och häri ligger en hel del hyckleri – på ett pompöst sätt att det är folkpartiet som skall bygga bron och att det bara är folkpartiet som tar ansvar. Då skulle jag vilja att Anders Castberger med tanke på detta ansvar åtminstone nämnde namnen på de forskare i Sverige som har gett garantier för att noll-lösningen verkligen skulle kunna fungera i praktiken. Hittills är det helt okänt för oss alla att det skulle finnas någon forskare som kan ge sådana garantier. Vad heter de forskare som har sagt att vägtrafiken kan öka ytterligare, nästan hur mycket som helst, med dessa dynamiska effekter utan att det får några konsekvenser för miljö, därför att det skulle finnas något slags teknik som ingen av oss känner till? Tala om vilka forskare det är. Jag känner inte till dem.

Däremot känner jag till en rapport som har spridits till alla i trafikutskottet. Det är transportforskningens utredningsmaterial som handlar om ett miljöanpassat transportsystem. Jag refererade till det i en debatt med Georg Andersson för ett tag sedan. Georg Andersson kände inte till det, utan han trodde också att vi med tekniken skulle kunna lösa problemen med utsläpp, alltså med bättre katalysatorer. Så är det inte, och det vill jag säga till Anders Castberger.

Anf. 8 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Fru talman! Roy Ottosson säger att vi nu har fått reda på att det är folkpartiet liberalernas linje att köra en omväg över Danmark. Vi tror att det på sikt kommer att finnas ett intresse hos människorna att inte bara använda Öresundsbron för de regionala effekters skull som jag redovisade, utan också så småningom när det skapas en ny förbindelse faktiskt ta sig till Tyskland. Bortse inte från det enkla faktum att de allra flesta människor redan i dag väljer just färjevägen via Danmark vidare till Tyskland.

Jag läser inte bara Dagens Nyheter. Jag har läst Dagens Nyheters debattartikel som här har nämnts. Det finns enskilda forskare som talar mot en noll-lösning. Det är faktiskt så att Roy Ottosson tycks vara lika blind när han läser tidningar som han var på det möte som han påstod att jag inte var med på. Jag var på den utfrågningen och lyssnade. Jag satt där hela tiden utom under en avbrytande votering. Lika blind är Roy Ottosson när han läser tidningar, eftersom han uppenbarligen inte har tagit del av SMHIs rapport, som vi i folkpartiet liberalerna har tagit del av. Vi tog initiativet att inbjuda representanter för SMHI till den hearing som faktiskt ägde rum i trafikutskottet, men som inte var offentlig.

Fru talman! Elving Andersson tyckte att jag var hycklande. Men det är Elving Andersson själv. Jag läser inte bara DNs debattartiklar, jag läser också Göteborgs-Posten. Där skriver centerns främste trafiktalesman minnsann – han är från Göteborg – om de stora motorvägsbyggarnas tid i Bohuslän, och nu ansluter han sig till dem som vill att dessa motorvägar byggs. Min enkla fråga är naturligtvis: När man kommer till den norska resp. danska gränsen, skall det då inte bli någonting av byggandet när centern skall bygga dessa motorvägar? Jag tror att vi kommer att få se det.

Fru talman! Till slut till Viola Claesson som säger att våra reservationer är ynka brasklappar och ingenting värda. När miljöinvändningarna kommer till kritan bleknar Viola Claesson. Vi tar ansvar både när det gäller att ta till

vara fördelarna med att bygga denna bro och när det gäller att ställa krav på miljöåtgärder. Det har vi talat om i åtskilliga radiodebatter, och det får vi göra här i kammaren.

Anf. 9 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Först får jag be Anders Castberger om ursäkt för det jag sade om mötet. Jag hade tydligen glömt bort att Anders Castberger var där. Men det är inte lätt att räkna ut det av det resonemang som Anders Castberger för. Han struntar fullständigt i den främsta expertis som vi har i det här landet när det gäller ekologiska effekter, vattengenomströmningar osv. I stället stöder han sig på en enda analys som är helt teoretisk, en analys från ett enda organ vid ett enda tillfälle. Vill man hoppas på det bästa men inte ta ansvar gör man naturligtvis på det viset.

Anders Castberger tycker inte att det är en omväg att först åka ned till Malmö, sedan nordväst mot Köpenhamn över en bro och sedan trassla sig i ett storstadsområde med över 1 miljon invånare, vidare genom Danmark och söderut. Det tycker han alltså inte är en omväg. Det är ett märkligt synsätt. Att folk väljer att åka genom Danmark beror på att den bästa leden för biltrafik är Helsingborg–Helsingör. Det är bara 4 kilometer, som vi vet. Sedan fortsätter man fågelvägen söderöver. Öppnandet av östra Tyskland innebär att vi har fått nya leder. Vi kan nu få en bättre färjetrafik direkt ned mot Tyskland till Rostock. Många fler kommer säkert att välja det alternativet i framtiden.

Det finns en del annat i Anders Castbergers resonemang som är litet märkligt. När det gäller en järnvägstunnel kallar han investeringar för skattesubventioner. Anser verkligen Anders Castberger att det är skattesubventioner att investera i järnvägar och vägar? I så fall är detta ett helt nytt synsätt.

I andra sammanhang brukar Anders Castberger och folkpartiet hävda att man måste investera mycket mer i vägar och järnvägar, och att det är bra att göra sådana investeringar. Men det är tydligen inte bra att investera i en järnvägstunnel. Det är naturligtvis bara demagogi, som inte betyder någonting annat än att Anders Castberger försöker bortförklara och blanda ihop korten i debatten.

Är det isolationism att förespråka den snabbaste, rakaste vägen till kontinenten i stället för att alldeles i onödan ta en omväg genom en miljonstad och därmed förorsaka stora miljöproblem? Det är naturligtvis inte isolationistiskt, men det är precis vad Anders Castberger vill låta påskina.

Anders Castberger redogjorde för vad han grundar sin inställning att vara för en Öresundsbro på, nämligen en vision. Denna vision handlar egentligen om en ohämmad ekonomisk tillväxt med ständigt ökande befolkningstal, ökad industriell produktion och konsumtion utan hänsyn till vilka effekterna blir på miljön och våra överlevandsmöjligheter i framtiden. Det är sanningen. Den miljödemagogi som Anders Castberger utvecklar är ju fullständigt innehållslös.

Anf. 10 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Bernt Dybern, docent vid havsfiskelaboratoriet i Lysekil, Lars Ericson, professor i ekologisk botanik vid Umeå universitet, Bengt Hu-

bendick, professor i humanekologi i Stockholm, Gunnar Jacks, professor i grundvattenkemi vid Kungl. tekniska högskolan i Stockholm, Ann Mari Jansson, docent i systemekologi vid Stockholms universitet, Rutger Rosenberg, professor i marin ekologi m.fl. är undertecknarna av en debattartikel i Dagens Nyheter från i dag. De skriver: "När det gäller ett så komplicerat och känsligt system som vattenströmningen genom Öresund och dess betydelse för Östersjön kan man aldrig med hjälp av teoretiska modeller utesluta allvarliga miljökonsekvenser."

Enligt forskarna går det inte att ge några garantier, men enligt Anders Castberger är det möjligt. Anders Castberger sade att man skall se till att noll-lösningen uppnås så att det inte blir några störningar i Östersjöns ekologi. Ursäkta mig, Anders Castberger, men jag fäster större tilltro till de forskare som har undertecknat debattartikeln i Dagens Nyheter än vad jag gör till Anders Castberger när det gäller denna fråga.

Om Anders Castberger verkligen vill ha garantier, som han säger att han vill, för att inte Skånes miljö skall ta allvarlig skada och för att inte den ekologiska balansen i Östersjön kollapsar, borde han rimligtvis tillsammans med de övriga i folkpartiet liberalerna rösta för reservation 1, där vi kräver att dessa bitar måste klaras ut först innan man kan ta ställning. Allt annat, Anders Castberger, är hyckleri.

Anf. 11 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Jag vet också att Anders Castberger faktiskt lyssnade till bl.a. Bengt-Owe Jansson. Problemet är bara att det inte hjälper. Anders Castberger är egentligen för oengagerad i miljöfrågorna för att över huvud taget ta till sig några argument. Anders Castberger tror att han kan fortsätta att fantisera om dynamiska effekter och om teoretiska modeller som inte har ett dugg att göra med garantier för att miljön skall kunna räddas. Man kan inte hantera miljöfrågorna på det sättet, Anders Castberger.

Jag måste säga att jag är litet förvånad över att det manliga sällskapet i trafikutskottet, som är för en bro, diskuterade sig fram till att man skulle sätta in Anders Castberger på en plats på talarlistan som han inte hade från början. Det går ju inte särskilt bra när Anders Castberger skall diskutera miljö.

Vi kan i stället ta frågan om ekonomin. Folkpartiet vill i varje fall framstå som ett parti som håller reda på siffror och sådant, och som tar reda på sakförhållandena innan man rusar i väg och kräver resp. avvisar någonting. Det vore därför jättebra om Anders Castberger som folkpartist och broförsvarare skulle kunna reda ut de oklarheter som finns när det gäller ekonomin i samband med Öresundsbron.

Hur många bilar måste trafikera bron för att den skall kunna finansieras, Anders Castberger? Hur många miljarder tror Anders Castberger att sluträkningen kommer att lyda på? Verkar det realistiskt med 10–12 miljarder kronor, vilket anges i propositionen och betänkandet, dvs. det belopp som Anders Castberger har sagt ja till. Säg någonting, Anders Castberger, om avtalet om miljön! Vore det inte bättre att först säga ja till miljön och undersöka om det går att förbättra det som man hittills har gjort? Sedan kan man

i så fall säga ja till avtalet, dvs. att åtminstone i första omgången säga ja till miljön och nej till bron. Det vore mer logiskt.

Precis som Elving Andersson sade är allting annat rena hyckleriet när det gäller brofrågan.

Anf. 12 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Fru talman! Nu försvarar helt plötsligt Roy Ottosson sin avslöjade blindhet med att det inte är lätt att räkna ut att jag skulle ha deltagit i detta seminarium. Jaså, det är så att alla skall bli programmerade och att alla närvarande som har inbjudits förutsätts gå därifrån helt omvända. Det är därför som miljöpartiet är med och anordnar konferenser av detta slag och inte för att kritiskt granska och låta var och en komma till tals för att sedan kunna bilda sig en egen uppfattning, såväl utifrån de tillkommande argument som eventuellt kan ha presenterats på denna konferens – de flesta hade vi ju faktiskt hört några gånger tidigare – som utifrån de argument som man redan hade. Det är bra nära att miljöpartiet hamnar i samma ideologiska fålla som det till vänsterpartiet förklädda kommunistiska partiet här i riksdagen.

Jag uttalade mig inte om huruvida en omväg över Danmark är bra eller inte. Jag konstaterade att folk i dag åker färja från Sverige till Danmark och vidare till Tyskland. Detta kan mycket väl vara en omväg, men även utan bro tar folk denna omväg.

I mitt anförande gav jag utblicken mot de öppnade gränserna till det f.d. Östtyskland. Jag gav också en vision om vilka möjligheter till färjeförbindelser som kan finnas och som kan byggas ut. Det är väl ingen miljödemagogi. Jag tror ju att färjorna kan utgöra ett alternativ också i fortsättningen. Nej, Roy Ottosson högg ordentligt i sten.

Jag vet inte vad Elving Andersson är ute efter. Han påstod gång på gång att jag bara var demagogisk, men nog är det Elving Andersson som tillhör de största hycklarna när han säger nej till bron och åberopar DN-artiklar, medan man samtidigt kan läsa i Göteborgs-Posten att Rune Thorén – Elving Anderssons partikollega och centerns främste trafikfrågeföreträdare – bygger motorvägarna i Bohuslän. Jag frågar mig fortfarande vad som sedan skall hända med dessa motorvägar.

Viola Claesson tycks ha missat folkpartiets poäng när det gäller frågan om finansiering av bron. Vi har hävdat att den lösning som regeringen har valt är mycket dålig. Vi hade hellre sett en annan lösning, och det vet Viola Claesson mycket väl. Vår lösning skulle ha kunnat visa på ett mycket bra marknadsekonomiskt sätt huruvida bron blir lönsam eller inte. Men det går inte att hävda att bron inte skulle vara lönsam och samtidigt säga att det är för mycket bilar på den.

Förste vice talmannen anmälde att Viola Claesson och Roy Ottosson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 13 BIRGER ROSQVIST (s):

Fru talman! Det är 40 år sedan riksdagen uttalade sig för att undersöka förutsättningar för direktförbindelse mellan Sverige och Danmark. Och un-

dersökningar har det blivit. Frågan har vänts ut och in många gånger. 1973 fattade Sveriges riksdag beslut om att bygga både tunnel för järnväg och bro för motorväg. Men den gången blev det intet av beslutet. Från dansk sida drog man sig ur den preliminära överenskommelsen, men intresset fanns kvar i Sverige och i Danmark, dock för andra lösningar med fasta förbindelser.

Sedan dess har frågan varit uppe i denna riksdag med krav på en lösning men också krav som inneburit skrinläggande av hela idén. Det har skett varje år. På detta sätt har synpunkter kommit och gått. Och det har ju inte gällt bara i ett land och i ett demokratiskt valt parlament. I huvudsak samma lösning och samstämmighet krävdes ju i två länder och i två parlamentariska församlingar som med jämna resp. ojämna tidsintervaller dels bytte ledamöter, dels majoritetsförhållanden. Många har – kanske med berättigad ironi – konstaterat att frågan om fasta förbindelser över Öresund är alltför svår för politikerna i två länder att lösa. Kritik, omväxlande i styrka och intensitet, har framförts över beslutsvånda inför ett projekt som i vida kretsar har ansetts böra komma till utförande.

Men nu är vi där, nära lösningen. Och än en gång tycks det finnas majoritet i Sveriges riksdag för beslut om en kombination med väg–järnväg och bro–tunnelbygge. Avtal mellan Sveriges regering och Danmarks regering om en fast förbindelse över Öresund undertecknades den 23 mars i år. För att avtalet skall bli bindande skall det ratificeras. Det är den fullmakten som riksdagen skall ge regeringen i dag. Senare i sommar eller tidigt i höst skall samma beslut fattas i Folketinget i Köpenhamn. Om detta sker avses byggstart ske 1993, och vid sekelskiftet år 2000 skall förbindelsen vara öppen för trafik.

Fru talman! Nu har jag tecknat en kort historik och även rört mig fram mot sekelskiftet.

Trafikutskottet har utgått från att det beslut som riksdagen nu skall fatta kommer att leda till ett förverkligande av projektet. Det blir ett historiskt beslut som riksdagen fattar i dag den 12 juni 1991.

- Det gäller en fast förbindelselänk mellan Skandinavien och Danmark och övriga Europa.
- Det gäller en förbindelselänk som till sin karaktär blir jämförlig med de stora internationella passagerna i världen, t.ex. tunneln under Engelska kanalen, Panamakanalen, Suezkanalen, S:t Gotthard- och Mont Blanctunnlarna.
- Det gäller en förbindelselänk som till sin fysiska utformning kommer att bli en sevärdhet i Norden.
- Det gäller en förbindelselänk som får stor betydelse för infrastruktur, ekonomisk utveckling och sysselsättning även långt bort från brofäste och tunnelöppning.
- Det gäller en förbindelselänk som skall möjliggöra en förstärkning och utbyggnad av kulturellt och ekonomiskt samarbete till gagn för två stater.

Detta är det som proposition 1990/91:158 och trafikutskottets betänkande 1990/91:31 handlar om.

Men, som framgått av tidigare inlägg i debatten i dag, det finns också in-

vändningar mot detta historiska beslut. Flera partiföreträdare vill helst avslå förslaget. Man vill utreda ytterligare, och man vill vänta. Man vill inte göra någonting.

Låt mig då säga: Frågan om en fast förbindelse över Öresund har ingående diskuterats i mitt parti, det socialdemokratiska partiet. Det finns en mycket stor majoritet för den här lösningen. Vi vet att det finns en stark majoritet för detta även i andra partier. En fördröjning nu skulle bara innebära att man skjuter på beslutet. Förr eller senare skulle man ändå ha kommit fram till ett ställningstagande som nu. Under tiden skulle en död hand ligga över mycket av planering inom näringslliv, i infrastruktursektor och samhällsplanering i vida områden.

Jag vill säga att för mig personligen har detta nu fått väga tungt. Centern, miljöpartiet och vänsterpartiet föreslår i reservation 2 bifall till bl.a. motionsyrkanden om att alla planer på en bro avbryts och att detta skall gälla för överskådlig tid. Det förvånar mig, i varje fall att centerpartiet menar att det skulle bli motionsförbud av detta slag i riksdagen. Hittills har varje riksdagsman och varje riksdag haft grundlagen och riksdagsordningen på sin sida när det gällt att väcka motioner och förslag om både små och stora förbindelselänkar. Om vänsterpartiet – tidigare vänsterpartiet kommunisterna med arvet i behåll från sitt förflutna – vill förbjuda förslag i en parlamentarisk församling kan jag förstå det, men att centern vill gå den vägen också, det var för mig oväntat.

Som sagt, om inget beslut fattas nu, vad händer då i januari? Centerns m.fl. motionsförbud skulle inte gälla så länge vi lever i en demokrati. Och det skall vi fortsätta att göra. Nya motioner skulle väckas, och så skulle ovissheten fortsätta. Så kan vi inte hålla på, fru talman.

Få frågor har som frågan om fasta Öresundsförbindelser beståtts med ett så omfattande utredningsarbete. Mycket kvalificerade krafter har varit engagerade. Experter på skilda samhällsområden har anlitats.

Visst är utvecklingen på transportområdet och forskningen på internationella områden snabb, och nya fakta kan alltid anföras och kan behöva belysas. Fullständig klarhet om alla detaljer kan aldrig uppnås på förhand i ett så här omfattande projekt, men någon gång måste beslutsunderlaget dock anses fullt tillräckligt.

Utskottets flertal har – det kan jag garantera – på olika sätt och i olika sammanhang träffat och lyssnat på företrädare av mycket olika slag och med mycket skilda åsikter om allt som rimligen kan ha att göra med ett bro- och tunnelbygge tvärs över Öresund. Slutsatsen har blivit att vi har kunnat föreslå bifall till regeringens förslag och godkännande av det framlagda avtalsförslaget.

Vi betonar särskilt betydelsen av att det görs en tillfredsställande bedömning av miljöfrågorna. Det skall bli en prövning av Öresundsförbindelsen enligt svensk miljölagstiftning, bl.a. naturlagstiftningen. Öresundsförbindelsen skall utformas så att skadliga verkningar på miljön förebyggs.

Den inverkan som projektet kan få på vattengenomströmningen i Öresund till och från Östersjön har självfallet varit föremål för ingående begrundan i utskottet. Etablerandet av en fast förbindelse över Öresund får inte tillåtas äventyra och förhindra vattenutbytet mellan Östersjön och Katte-

gatt. Utskottet uttalar med skärpa att vattengenomströmning och därmed biologiska förhållanden i Östersjön inte får påverkas i framtiden. Tilläggsarbeten som anses nödvändiga för att uppnå en s.k. noll-lösning skall utföras. Och utskottet noterar att det enligt utredningsmaterialet är fullt möjligt att åstadkomma detta. Här tillmötesgår utskottet organisationen Greenpeace, som vid uppvaktning inför utskottet ansåg att regeringsförslaget inte gick tillräckligt långt och tillräckligt bestämt hävdade en s.k. noll-lösning för genomströmningen i sundet.

Jag upprepar att utskottet nu säger att de tilläggsarbeten som anses nödvändiga för att uppnå en s.k. noll-lösning skall utföras. Utskottet har lyssnat, tagit åt sig och effektuerat.

Frågan om ändrad vattengenomströmning och ökat avgasutsläpp från bilar är de punkter som i miljöfrågan blivit mest debatterade och fått kritik. När det gäller bil-, buss- och lastbilstrafiken över sundet när den fasta förbindelsen skall tas i bruk framåt år 2000 vet vi att all den forskning som pågår i strävan att få fram renare förbränningsteknik och renare drivmedel går åt rätt håll. Det finns möjligheter för samhället att använda både morot och piska för att om tio år få fram mindre miljöstörande fordon när överfartstrafiken kommer i gång. Men vad nej-sägarpartierna inte tycks vilja observera är det faktum att förbindelsen över Öresund också skall byggas för tågtrafik, med eldrift, med snabbhet, med täta avgångar, till – av vägtrafiken – subventionerade priser. Varför tror ni inte på järnvägens möjligheter här? Det blir moderna tåg och vagnar. Resenärer från hela södra Sverige, hela vårt land, kommer lätt, snabbt och enkelt tur och retur Copenhagen Airport, Zoo Have och Tivoli. Priset med tåget blir dessutom betydligt lägre än om man skulle dra med sig bilen vid ett besök på andra sidan sundet. Varför får tåget inte vara med i er framtidsbild? Varför tror ni att resenärer skall föredra landsvägsbussen i stället för tåget när det sistnämnda går ofta, fort och mellan stora befolkningscentra? I ett annat känt fall visste ni att bussen inte var någonting att ha, det är tåg som folk vill åka. Varför döljer ni tågtrafikens möjligheter när det bäst passar med tanke på nej-argumenteringen?

Fru talman! Vi i utskottet är väl medvetna om att förbindelsen via Jylland till det inre av Tyskland, Österrike osv. inte blir den närmaste. Förbindelsen Femer Bält–Tyskland blir avsevärt kortare. I det nu föreliggande avtalet nämns också en framtida fast förbindelse via Femer Bält. Trafikutskottet understryker särskilt angelägenheten av att den fasta förbindelsen här, direkt till Tyskland, kan komma till stånd och förutsätter att regeringen kraftfullt verkar för detta.

Däremot menar SJ, genom sin chef Stig Larsson, att förbindelserna med tåg till och från västra Europa och även till London genom kanaltunneln blir avsevärt, ja rent av, Viola Claesson, sensationellt förbättrade genom användandet av snabbtåg.

När det gäller finansieringen av Öresundsförbindelsen är det nödvändigt att påpeka – och då främst för nej-sägarna – att det är felaktigt att gå omkring och sprida budskapet att förbindelsen skall betalas av skattemedel. Så är inte fallet. Läs avtalet, artikel 14! Kostnaderna för hela kalaset, projektering, byggande och drift, skall i sin helhet täckas genom trafikavgifter. Anslag över resp. lands statsbudget skall inte anvisas. Så står det, så skall ni läsa

texten, för er själva och för dem ni umgås med. Våra båda stater garanterar lånen för byggandet, men det är inte detsamma som att betala.

Utskottet förutsätter att regeringen, när upphandlingen av projektet är klar, redovisar resultatet av denna och årligen återkommer till riksdagen med redovisning av hur projektet framskrider och i vilken omfattning garantiåtagandena har ianspråktagits. Detta ger riksdagen en insyn som vi i utskottet anser värdefull. Från nej-till-bro-sidan har det, förutom all annan kritik, också sagts att kostnaderna för byggandet egentligen skulle vara ändå upp till tre gånger större än de som anges i propositionen. Där står att kostnaden med tanke på prisnivån i juli månad 1990 uppgår till mellan 10 och 12 miljarder kronor. Så tillkommer räntekostnader under byggnadstiden, och hela kostnaden skulle bli ca 14 miljarder kronor. Med vad utskottet här har anfört får riksdagen i ett tidigt skede närmare klarlagt vilken kostnad det blir, när upphandlingen väl är avslutad.

Fru talman! I vad gäller centerpartiets, miljöpartiets och vänsterpartiets agerande i detta ärende vill jag slutligen säga följande. Visst kan man ha andra åsikter och kämpa mot vissa förslag, men här har det blivit överdrifter och en rad ologiska invändningar.

Jag skulle vilja vända mig till Elving Andersson. Jag kände inte igen honom i hans inledningsanförande. Det var så grova uttalanden mot socialdemokratin, som jag företräder, att jag med fog kan tro att uttalandet med tanke på dess språk inte hör hemma hos den gode Elving Andersson. Talet har kanske skickats med från ett centerkansli som krampaktigt vill profilera sig för att få fram partiet ur skuggan inför den kommande valrörelsen.

Centern säger exempelvis att en bro–tunnel-förbindelse är en omfattande trafikanläggning som utgör ett enormt ingrepp i miljön. Bl.a. därför säger man nej. Men man kan tänka sig en borrad järnvägstunnel med s.k. biltåg. Blir det så stor skillnad? I det ena fallet rör det sig enligt centern om ett enormt stort ingrepp, i det andra fallet är den enligt centern ett acceptabelt ingrepp. Men visst blir det också i det senare fallet ett ingrepp som kan påverka stora ytor vid på- och avlastning av bilar – kanske rent av på den välkända skånska myllan som var så i ropet 1973 och som då var så aktuell som motargument för bl.a. centerpartiet.

Vänsterpartiet tror att biltrafiken på bron blir av väsentligt större omfattning än vad som anges i propositionen. Men man säger också att bron blir ett gigantiskt ekonomiskt slöseri, eftersom varken fler vägar eller Öresundsbro behövs. Vidare säger man, att om tåget går på en bro, kommer gods att i stället gå på små energislösande enheter av vägfordon. Men om tåget går i en borrad tunnel är det från energisynpunkt en utmärkt lösning, därför att godset då väljer tåget. Varför skulle gods bry sig om om det åker genom tunnel eller på bro?

Miljöpartiet, slutligen, vill inte ha en bro på grund av jordbävningsrisken i området, men det förespråkas en borrad tunnel för järnvägstrafik. Det är att märka att det geografiska området för bro- resp. tunnelalternativ är detsamma. Jag vill fråga: Kan det vara bättre att åka i en tunnel under vatten och havsbotten när det är jordbävning än det skulle vara att åka på en bro en bit ovanför vattenytan? Det där har jag inte riktigt förstått.

Ja, fru talman, det finns många frågor. Utskottet har emellertid efter nog-

grant övervägande av väsentligheter som rör anläggande av en fast förbindelse över Öresund kommit till den slutsatsen att regeringens förslag bör tillstyrkas. Därmed, fru talman, yrkar jag också bifall till utskottets hemställan.

Anf. 14 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Birger Rosqvist började med att säga att det rör sig om ett historiskt beslut och en historisk dag. Det har han rätt i, men det gäller dess värre inte i någon positiv bemärkelse. Som jag sade i mitt inledningsanförande kommer ett nytt dystert kapitel i svensk miljöpolitisk historia att skrivas i och med det här beslutet.

Birger Rosqvist sade att han inte kände igen mig. Jag tog, sade han, till kraftigare ord än jag brukar göra. Det gjorde jag kanske, men det var bara därför att jag ansåg det motiverat. Jag har skrivit mina tal själv och står för vad jag säger. Enligt min mening finns det anledning att ta i rejält i den här debatten. Det handlar inte bara om bron, utan om ett vägval med tanke på framtiden. Det gäller om vi skall satsa på ekologiskt hållbara lösningar eller om det skall få rulla på som nu under många år, en utveckling som vi vet leder till miljöförstöring, ekologiska störningar och en dyster framtid för kommande generationer. Det är det vägvalet som vi står inför.

Birger Rosqvist undrade varför vi i detta sammanhang över huvud taget inte har talat om tåget. Vi har talat om alternativet tåg men då i samband med byggandet av en tunnel. Vi har talat mycket om tåg. Skillnaden mellan att köra tåg genom en tunnel och att göra det på en kombinerad väg- och järnvägsbro är – som Birger Rosqvist mycket väl vet – från miljösynpunkt mycket stor. Vi vet att vi med en borrad tunnel kan skapa garantier för att vattenutbytet genom sundet inte påverkas; tunneln skall gå under havsbotten. Detta är ett av de viktiga argumenten. Och i en tågtunnel går bara järnvägstrafik. Vi får inte ökad biltrafik med avgasutsläpp osv.

Sedan säger Birger Rosqvist, precis som bl.a. Anders Castberger sade tidigare, att det här beslutet inte får påverka vattengenomströmningen i sundet, och att det inte får leda till att luftföroreningssituationen i sydvästra Skåne försämras. Men vad grundar Birger Rosqvist sig på när han säger att detta inte får ske? En samstämmig forskarkår säger att det inte går att garantera att dessa skador inte uppstår. Det rimmar dåligt, Birger Rosqvist!

Anf. 15 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Jag tillhör inte dem som i första taget brukar ömma för de mest betonglika socialdemokraterna. När några har bytt sida och låtsas som om ingenting hänt, tycker jag att det känns obehagligt, särskilt om de försöker framföra sådana argument som Birger Rosqvist kommer med här. Jag måste säga att jag faktiskt tycker litet synd om Birger Rosqvist. Det är förskräckligt att hantera människor så som regeringen och partiledningen har gjort.

Birger Rosqvist inledde sitt tal med att säga att det är 40 år sedan Sveriges riksdag för första gången gjorde ett uttalande om fasta förbindelser. Men hur länge sedan är det som Birger Rosqvist gjorde uttalanden och kämpade ganska kraftfullt, även inom sina egna led, för att stoppa ett brobygge, därför

att det inte var någon bra lösning? Hur kan man stå och tala i 15 minuter utan att över huvud taget låtsas om det?

Vad är det som har ändrats så förskräckligt? Det enda Birger Rosqvist nämner rent generellt som något viktigt och jobbigt påtryckningsmedel är att kritiken har blivit så hård mot att man inte fattar något beslut. Har den kritiken hårdnat så väldigt bara under det senaste året? Är det inte andra krafter som verkar här och som står utanför Birger Rosqvists kontroll?

Det var precis detta jag kom att tänka på när han skämtade litet om ordalydelsen i vänsterpartiets partimotion om Öresundsbron. Det står antagligen så – jag tycker att jag känner igen orden – som Birger Rosqvist säger, att godset skulle välja järnvägstunnel. Ja, i det fallet tror jag att godset är lika viljelöst som Birger Rosqvist har varit i fråga om att välja bro eller tunnel eller fortsatt färjetrafik. Alla människor vet ju att gods kan styras, och vi vill för vänsterpartiets del förändra transportstrukturen här i landet, både av miljöpolitiska, regionalpolitiska och energipolitiska skäl. Därför vill vi ha järnvägen som en bas i hela transportstrukturen. Därför vill vi också ha en järnvägstunnel under sundet. Men vi har under flera år krävt en utredning, och inte ens det har Birger Rosqvists partikamrater kunnat säga ja till.

Så de här piruetterna som kommer så snabbt efter det senaste året, Birger Rosqvist, är inte särskilt förtroendeingivande. Men jag hoppas ändå på andra broderskapare i den här församlingen, som kanske har mer civilkurage när vi skall votera.

Anf. 16 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Birger Rosqvist sade att det är ett historiskt beslut, och visst är det det. Men det är snarare en typ av begravning av socialdemokraternas nyvunna miljöengagemang.

Det här är ett av de stora testerna på vad alla miljölöften från 1988 års valrörelse egentligen är värda. Det stora testet gällde ju ScanLink. Och vi har svaret: att bygga Öresundsbron, få mera biltrafik, starkt försämra möjligheterna till en utvecklad och bättre järnvägstrafik och en miljövänlig kollektivtrafik, riskera hela Östersjöns miljö, riskera en stor del av fisket – kanske på sikt hela fisket – i Östersjön.

Ja, visst är beslutet historiskt – och detta utan att man rådgör med de andra länder i Östersjöområdet som berörs av detta beslut. Det kommenterade inte Birger Rosqvist. Anser Birger Rosqvist att det är rimligt att fatta ett sådant här beslut, som faktiskt kan påverka Finland, Estland, Lettland, Sovjetunionen osv. mycket kraftigt i framtiden, utan att rådgöra med dessa länder innan man fattar beslutet? Skall de inte ens få skriva remissvar? Jag blir inte särskild förvånad om ett eller flera av de länderna kommer att anmäla Sverige till internationella domstolen i Haag för det här beslutet.

Birger Rosqvist försökte sedan med en del demagogiska grepp. Han låtsades att någon skulle ha krävt motionsförbud, eller att någon hade föreslagit att vi inte skulle göra någonting alls. Detta är naturligtvis helt befängt. Något sådant har inte föreslagits från något håll.

Vad vi däremot har föreslagit från miljöpartiet är utvecklad färjetrafik – miljöanpassad och effektiv – direkt till kontinenten. Det borde Birger Ros-

qvist egentligen kunna ställa upp på, som den bästa lösningen ur trafiksynpunkt. Detta är huvudalternativet för oss.

Vi har också krävt, som Birger Rosqvist har noterat, att man skall se närmare på möjligheterna till en järnvägstunnel. En ren järnvägstunnel, utan bilskytteltåg, kan man dra direkt från Malmö Central till Köpenhamns Central. Då kommer man norr om sprickzonen där det är risk för jordbävningar. Jordbävningar påverkar dessutom inte tunnlar lika kraftigt som broar. Det blir inga ytvågor nere i marken – och det är de som förstör.

Anf. 17 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Fru talman! När det gäller frågan om nollösning citerade Birger Rosqvist den ståndpunkt som utskottet har kommit fram till och som faktiskt var folkpartiets förslag till utformning av detta avsnitt. Det är bra. Och det är bra, som också Birger Rosqvist sade, att utskottet har lyssnat och tagit åt sig. Men så lade han till: "har effektuerat". Dess värre är det inte så.

Men kom igen nu, Birger Rosqvist! Inte kan det vara en hederssak för er att inte tala om för den socialdemokratiska regeringen vad socialdemokraterna i riksdagen kommit fram till, nämligen att socialdemokraterna i riksdagen reparerar en miljöblunder av regeringen.

Att Greenpeace, en välkänd miljöorganisation, har samma åsikt i den här frågan som folkpartiet liberalerna har redovisat i sitt motionskrav, behöver väl inte vara ett politiskt hinder.

Ställ upp nu, Birger Rosqvist, för ett tillkännagivande om nollösningen, så är vi överens på den punkten! Då har vi effektuerat, precis som Birger Rosqvist sade från början.

Anf. 18 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! Anders Castberger deltog tidigare i debatten. Jag berörde inte Castbergers synpunkter på något sätt i mitt anförande – och det av den anledningen att en ledamot från "nejsägarsidan" kom till mig under Anders Castbergers anförande och sade: Vilka hemska vänner ni har! Jag sade: Jag håller med dig!

Anders Castberger! Effektuerat har jag sagt, och det har vi skrivit. Vad vi har gjort är alltså att vi har effektuerat skrivningen. I fortsättningen vill jag helst undvika replikskiften med Anders Castberger, för jag finner det både meningslöst och osmakligt.

Viola Claesson tycker synd om mig. Det behöver inte Viola Claesson göra. Jag kan stå för vad jag har gjort. Har inte Viola Claesson upptäckt att det har hänt en hel del här under senare år? Viola Claesson ironiserar över mig för att jag en gång har haft en uppfattning och sedan ändrat uppfattning. Om jag inte minns fel var Viola Claesson emot att hennes partiledare har den befattning han har. Hon ville att han skulle avgå. Hur kan Viola Claesson verka i sitt parti nu, när hon sitter med en partiledare som hon tydligen inte kan acceptera därför att hon inte kan ändra uppfattning? Eller värnar Viola Claesson om honom nu?

Det har hänt en hel del på området vad gäller kommunikationer och trafikpolitiken, Viola Claesson. Riksdagen har fattat vittomfattande beslut om satsningar på infrastruktur under denna vår. Jag trodde att Viola Claesson

hade observerat det. Riksdagen har också fattat ett beslut om bron som innebär att bron skall finansieras med hjälp av avgifter och att även anslutningsanvägarna skall finansieras med avgifter. Så var det inte tidigare. Jag var rädd för hur pengarna skulle räcka för övriga delar av landet om bron skulle betalas med ordinarie väganslag eller med separata anslag. Nu är det sagt att det inte skall vara så.

Under de kommande tio åren satsas dubbelt så mycket på investeringar i vägar och järnvägar i det här landet. Jag tror att transportsektorn får en god portion med bättre, högkvalificerade transportleder i vårt land fram till år 2000. I den situation som har uppstått finns det goda skäl för att också kunna acceptera denna led. Sverige har också närmat sig EG på ett helt annat sätt än vad situationen har varit tidigare. Därför finns det också större anledning att bedöma detta på ett annat sätt än vad som tidigare har gjorts.

Jag vill återkomma till det jag inledde mitt anförande med, som också är viktigt i det här sammanhanget, Viola Claesson. Vi vet att det hela tiden utövas påtryckningar och att det finns en majoritet. En minoritet kan inte bestämma över en majoritet. Det finns en majoritet för en fast förbindelse över Öresund. Låt oss fatta det beslutet och sopa undan den ovisshet som har legat över vårt land så länge.

Anf. 19 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Fru talman! Man blir något bekymrad över Birger Rosqvists humör! Det skulle enligt honom vara osmakligt med meningsutbyten om miljön kring Öresundsbron. Är det osmakligt att kräva att en åsikt som socialdemokraterna har framfört i riksdagen skall komma till regeringens kännedom? Det är naturligtvis bara svepskäl.

Vidare skulle vi i folkpartiet liberalerna vara hemska vänner! Jag kan förstå att Birger Rosqvist känner sig litet störd av att vi kräver att man både skall ta ansvaret för att tillhandahålla bron, som faktiskt så många vill bygga, och samtidigt ta ansvar för miljön i dessa frågor. Det är besvärligt. Jag förstår att Birger Rosqvist med avsmak konfronteras med politiskt ansvarsfulla krav. Så här i valtider är det inte så lätt att balansera på gränsen kring opportunism och populism. Det gäller att vara på rätt populistisk sida vid rätt tidpunkt under valperioden. Det gäller att svänga vid rätt tidpunkt.

Men från vår synpunkt är det inte med avsmak och osmaklighet vi diskuterar dessa frågor. Tvärtom är det med stort ansvar. Vi trodde att vi kunde diskutera detta med socialdemokratins företrädare här i riksdagen, som ändå faktiskt har varit med om att låta utskottet i texten ta in folkpartiet liberalernas krav. De kraven råkar sammanfalla med Greenpeace' krav. Det är väl inte osmakligt, Birger Rosqvist? Det är tvärtom smakfullt.

Anf. 20 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Jag kan ha viss förståelse för att Birger Rosqvist känner sig besvärad av delar av sällskapet i majoriteten. Men ni har ju ändå valt att bilda majoritet tillsammans med bl.a. folkpartiet. Då får ni väl leva med de hycklerier som de stå för.

Fru talman! Birger Rosqvist ställde en fråga i sitt tidigare inlägg om kostnaderna. Birger Rosqvist påstår att vi som är bromotståndare hävdar att

bron kommer att kosta en hel del skattepengar. Vi har aldrig påstått, i alla fall inte jag, att bron i sig kommer att kosta skattepengar. Däremot är det oerhört många kringarrangemang, infrastrukturinvesteringar, på svenska resp. danska sidan, som kommer att ta stora mängder skattepengar i anspråk. Se bara på den s.k. citytunneln i Malmö som skall byggas för att klara spåranslutningen och som är en affär i storleksordningen 5 miljarder kronor. Ingen har lyckats räkna hem det ekonomiskt, utan det har konstaterats att tunneln kommer att bli en förlustaffär. Visst följer det i projektets spår stora skatteinsatser i infrastrukturen, även om det inte gäller direkt bron utan kringkostnaderna.

Birger Rosqvist säger att miljöfrågorna skall klaras. Det gäller artikel 5 i avtalet. Där framgår det att man skall göra vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt för att klara miljöfrågorna i samband med brobygget. Vad menas med artikel 5? Vad är ekonomiskt rimligt? Får det kosta 10 miljarder att klara vattenutbytet genom sunden? Får det kosta 5 eller 25 miljarder? Ingen vet vad det kostar. Men ändå finns det en formulering om vad som är ekonomiskt rimligt. Jag tycker att det är en till intet förpliktande formulering, dvs. ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Det skulle vara bra att få ett klarläggande från Birger Rosqvist på den punkten om vad han anser är ekonomiskt rimligt för att klara Sydvästskånes luftmiljö och den ekologiska balansen i Östersjön.

Anf. 21 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Jag skall inte lägga mig i den osmakliga pajkastningen mellan Anders Castberger och Birger Rosqvist. Jag tycker att det säger en hel del om majoriteten. Men det är ni själva som får lida för det. Det framgår av protokollet vad som har sagts här.

Nu är Birger Rosqvist som trafikutskottets föredragande och broförespråkare helt plötsligt litet stöddig. Han kan gott stå för det, säger han. Ja, visst. Det är Birger Rosqvists sak att göra det inför det som t.ex. brukar kallas för väljare. Men inför den folkvalda församlingen fordras det väl litet av moral och åtminstone förklaringar till varför man byter fot på det sätt som Birger Rosqvist har gjort. Sedan får vi något som skall vara en förklaring. Birger Rosqvist säger att det är en ekonomisk fråga. Han säger att det inte blir så farligt när så mycket ändå skall satsas på infrastrukturen. Men Birger Rosqvist är en av dem i en liknande majoritet i trafikutskottet som vägrar tala om hur mycket pengar järnvägen resp. vägarna skall få.

Men om man utgår från Georg Anderssons propåer, som riksdagens majoritet har sagt ja till utan något egentligt beslut, betyder det att om infrastrukturen, dvs. vägar och järnvägar i Sverige, skulle få dessa 100 miljarder under en tioårsperiod, kommer strax över 30 miljarder av dessa 100 miljarder att gå till järnvägen och ca 70 miljarder till vägarna. Därtill kommer alltså Öresundsbron. Hade man verkligen velat göra en rejäl satsning på järnvägen och samtidigt gett miljön bättre förutsättningar också i ett långt perspektiv, hade järnvägstunneln varit det förnämligaste alternativet. Precis som Svend Auken, den socialdemokratiske partiordföranden i Danmark, har sagt, att i Sverige bestämde sig finansdepartementet och kommunikationsdeparte-

mentet tidigt för att inte behandla järnvägen seriöst. Jag tror att också Birger Rosqvist känner till detta, och det är märkligt att han kan försvara det.

Jag skulle önska att Birger Rosqvist var litet mer grundlig även när det gäller miljöfrågorna. De svep som han gör baserar sig på samma ynkliga material som har funnits i propositionen och som enligt min mening även finns i majoritetsskrivningen i betänkandet. Det finns inga garantier för att en nollösning skulle kunna genomföras i praktiken. Kommer trafiken att öka eller kommer den att minska med hjälp av bron, Birger Rosqvist? Kommer utsläppen att öka eller kommer de att minska?

Anf. 22 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Birger Rosqvist svarade inte på frågan om det inte ändå vore rimligt att först rådgöra med våra grannländer kring Östersjön innan vi fattar beslut. Uppenbarligen anser man åtminstone i Finland att Stora Bält-bron har en negativ påverkan, och man har anmält den till internationella domstolen i Haag. Även denna bro lär sannolikt påverka sjöfarten och varvsindustrin i Finland negativt på olika sätt. Varför skall man vifta bort detta? Om det nu är så viktigt, och man har diskuterat frågan så länge, är det väl rimligt att låta andra berörda få komma till tals innan vi fattar ett beslut.

Jag tror att Birger Rosqvist innerst inne inser att sjöfartens fördelar egentligen överväger vid en jämförelse med en motorvägsbro när det gäller att upprätthålla bra trafik till kontinenten. Det ekade litet ihåligt när Birger Rosqvist hävdade att ett närmande till EG på något sätt skulle ha förändrat förutsättningarna för ett ställningstagande i denna fråga. Jag vill gärna upprepa det som Gunnel Färm sade i Ny Teknik nr 10 1989, nämligen att Öresund faktiskt inte är den närmaste vägen till kontinenten, och därför är det egentligen inte fråga om något närmande till EG, utan det är i första hand en fråga om kommunikationerna mellan Malmö och Köpenhamn.

Man kan klara kommunikationerna mellan Malmö och Köpenhamn med bättre färjetrafik om man så skulle vilja. Den osäkerhet och den döda hand som vilar över detta, vilket Birger Rosqvist har talat om, beror på att riksdagen inte har velat avfärda broplanerna. Riksdagen har fattat beslut om att det skall bli någonting, men sedan har riksdagen förhalat frågan.

Om riksdagen skulle fatta det beslut som vi i miljöpartiet föreslår, nämligen ett bestämt nej till en bro, försvinner den döda handen. Då vet man att man kan satsa offensivt på färjetrafik i sundet med nya miljövänliga färjor, och det vore väl ändå bra.

Man måste ibland nypa sig i armen när man tänker på att miljöministrarna i Norden förra året träffades med stor pompa och ståt vid Bergen-mötet och antog kravet på försiktighetsprincipen i det internationella miljösamarbetet. Finns det väsentliga miljörisker med en viss exploatering eller ett utsläpp skall man inte genomföra det. Man skall vara försiktig. Men nu föreslår faktiskt Birger Rosqvist här att vi skall spela hasard med vattengenomströmningen i Öresund.

Anf. 23 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! Det står i propositionen, Elving Andersson, att anslutningsvägarna från bron skall betalas med avgifter genererade genom det överskott

man beräknar få av trafiken på bron. När det gäller en tunnel i Malmö, som Elving Andersson nämnde, har den inte diskuterats i detta sammanhang, och den ingår inte i detta beslut. Jag vet inte om Elving Andersson därmed vill insinuera att vi skulle satsa enormt mycket pengar på ett storstadsområde, i det här fallet Malmö.

Jag vill erinra Elving Andersson om ett beslut han var med att fatta i november eller december förra året som initierats av jordbruksutskottet. Då skulle vi satsa på en storstad på västkusten och dess omgivning till en kostnad som enligt beräkningar skulle röra sig kring 65 miljarder, om ni skulle få allt vad ni ville ha. Det röstade Elving Andersson för. Jag anser att det haltar litet grand att då säga att vi vill satsa på storstäder. Ni är de värsta av allihop i det sammanhanget, men det är naturligtvis en fjäder i hatten när det gäller storstäderna. Men tala då inte med kluven tunga när ni kommer ut på landet! Då är det grusvägarna som gäller.

Viola Claesson talade om tunnel kontra bro. Det är bara det problemet att om man enbart byggde en tunnel, skulle det endast bli järnväg. Intäkterna för detta skulle inte på långt när kunna finansiera tunnelbygget. Antingen skulle vi få göra det med skattemedel, där det tycks finnas en stor aversion mot att betala med skatter, eller också med så höga avgifter att man inte använt denna tunnel.

Lösningen ligger i att vägtrafiken skall göra järnvägstrafiken möjlig genom en överflyttning av intäkter från vägtrafik till järnvägstrafik. Det är detta som denna princip bygger på, och det är enligt min mening mycket väsentligt i detta sammanhang. Man måste också tänka ekonomiskt en och annan gång.

Med de åtgärder som har vidtagits mot miljöförstöring från vägtrafiken är det min personliga uppfattning, mitt partis uppfattning och tydligen också regeringens uppfattning att vi kan klara de utsläpp som denna trafikled kan tänkas åstadkomma.

Det ställdes också en fråga om vattengenomströmningen i sundet. Det står i de utredningar som vi har haft tillfälle att ta del av att det är möjligt att få till stånd en s.k. noll-lösning. Det var för övrigt Elving Andersson som frågade om detta. En s.k. noll-lösning är möjlig att uppnå. Vi har sagt att det talar för att den lösningen för vattengenomströmningen skall genomföras. Sedan är jag alldeles övertygad om att det om ett antal år kommer att finnas mängder av professorer som kommer att träta och kivas om vad en s.k. nolllösning är. Men det är ju den terminologi som används i dag.

Jag vill vända mig till Roy Ottosson.

Anf. 24 FÖRSTE VICE TALMANNEN:
Den medgivna repliktiden är tyvärr förbrukad.

Förste vice talmannen anmälde att Anders Castberger, Elving Andersson, Viola Claesson och Roy Ottosson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 25 ROLF CLARKSON (m):
Fru talman! Frågan om etablerandet av fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark över Öresund är faktiskt en stor fråga. Vid en sådan händelse

finns det naturligtvis synpunkter både för och emot. Jag har stor respekt för de företrädare för bromotståndarpartierna som här framfört sakliga synpunkter. Men jag beklagar också djupt att man plötsligt sänker debattnivån med personangrepp av den sort som förekommit här. Jag är politisk motståndare till både kommunikationsministern och utskottsordföranden, men jag kan här utan vidare bekänna att jag för var och en av dem hyser stor respekt för rakryggad hållning och stort civilkurage.

Nu skall jag emellertid övergå till en förkortad version av det anförande i frågan jag anmält mig för.

Ända sedan mitten av 1800-talet, då järnvägarna kom till, har det funnits planer på att göra en fast förbindelse över Öresund, mestadels mellan Helsingborg och Helsingör, ibland som tunnel, ibland som bro och någon gång t.o.m. som linbana. Under efterkrigstiden har intresset för fasta förbindelser i Öresund, framför allt på grund av bilismens expansion, ständigt varit aktuellt.

På 1960-talet realiserades tanken på en bro mellan Helsingborg och Helsingör och väckte mycken entusiasm, åtminstone i Helsingborg. Men en ny utredning kom fram till att det skulle vara bättre att bygga en bro mellan Malmö och Köpenhamn och en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör, tunnel för tågtrafik och bro för biltrafik. Sveriges riksdag sade ja till detta år 1973, men av olika skäl tog danska folketinget inte motsvarande beslut.

Europas stormakter, som för 50 år sedan var invecklade i blodiga krig med varandra, har under efterkrigstiden slutit sig samman i en frihetens federation – EG, som Sverige också avser att bli medlem av. Till stor del är EG både resultatet av och tillskyndare av snabba och säkra kommunikationer i Europa. Om något år öppnas dubbla tunnlar under engelska kanalen, ett europeiskt snabbtågssystem för både gods- och persontrafik är under utveckling och det i en snar framtid avreglerade flyget får konkurrens inte bara mellan flygbolagen utan också från järnvägarna. Friheten att arbeta och resa inom EG kommer att kräva stora investeringar i alla former av infrastruktur – vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser osv.

Det är faktiskt inte malplacerat att i ett anförande om en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn i dag tala om den trafikmässigt och byggnadstekniskt beundransvärda terminal som invigdes i söndags i Helsingborg. Knutpunkten i Helsingborg är i särklass den största trafikterminalen i Norden – för närmare 3 miljarder har man mitt i centrum uppfört en gemensam terminal för resande med järnväg, buss eller bil eller färjor. Under samma tak kan de årligen närmare 20 miljoner resandena mellan Helsingborg och Helsingör i samma byggnad växla till dessa olika färdsätt. Under de kommande tio åren blir Knutpunkten i Helsingborg huvudpunkten för persontrafiken mellan Sverige och Danmark/kontinenten.

När bron/tunneln, som vi skall besluta om i dag, står färdig om tio år kommer färjorna i Helsingborg visserligen att utsättas för konkurrens, men den korta färjeseglatsen Helsingborg–Helsingör är kommersiellt så optimal att den även då kommer att blomstra och utvecklas. Då – om tio år – kommer helsingborgarna t.ex. att kunna gå till sovvagnen i den underjordiska centralstationen och sedan via det europeiska snabbtågsnätet nästa morgon

stiga av i Paris eller London! Det är då delvis tack vare den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn.

Det är en välgrundad sanning att den kombinerade bron Malmö–Köpenhamn i hög grad blir en satsning på järnvägstrafik – det jag nyss nämnde om snabbheten i det kommande europeiska järnvägsnätet är ett exempel på det.

För den stagnerande Malmö- och östsvenska regionen blir bron ett stort lyft liksom naturligtvis också för Köpenhamnsområdet. Täta och snabba kommunikationer ger utveckling inte bara för näringsliv och privatresande utan också för utvecklandet av social trygghet och välfärd. Ingenstans i världen finns det exempel på att broar har varit felinvesteringar. För Sverige som nation är också denna investering välgörande – vårt näringsliv kommer närmare sin huvudmarknad inom EG, Sverige minskar tidsmässigt sitt transportavstånd till kontinenten. I detta avseende är bron mer än en symbolfråga.

Fru talman! Vi har inga moderata reservationer i detta Öresundsbetänkande. Vi har från början hävdat att bron skulle privatfinansieras och privatadministreras. Danska regeringen har dock avvisat denna modell, och vi accepterar därför nu att det blir ett statligt svensk-danskt konsortium, 50–50-ägt, som administrerar och driver broprojektet.

Fru talman! Jag yrkar nu bifall till trafikutskottets hemställan i betänkande nr 31, varmed riksdagen föreslås godkänna de danska och svenska regeringarnas avtal om en fast förbindelse över Öresund.

Anf. 26 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Rolf Clarkson började med att säga att detta faktiskt är en stor fråga. Ja, det är det väl inte någon enda som har ifrågasatt. Det är just för att det är en så stor fråga, kanske en av de största som riksdagen har haft att gå till beslut om, som det är så många talare anmälda och så många som anser att de vill vara med och påverka, innan det är för sent.

Den väldigt starka opinion som finns i landet har egentligen ingen av broförespråkarna tagit upp här. Om det nu vore en miljöopinion där alla som har brytt sig och haft invändningar mot bron vore s.k. aktivister kunde jag förstå att ni tycker att ni kan nonchalera dem, för så har er attityd varit i varje fall under alla de år som jag har suttit i riksdagen.

Men nu handlar det också om forskare som har framträtt inför trafikutskottet, haft ett stort antal artiklar i tidningarna, osv. Även om alla vet att moderata samlingspartiet alltid har förespråkat en bro och har gjort det utan att det har märkts särskilt många dissidenter i det egna partiet, kan det ju inte vara så, menar jag, att ni inte alls bryr er om hur det kommer att gå med miljön.

Jag skulle vilja att Rolf Clarkson ändå säger något litet om de forskarvarningar som vi har läst om i tidningen i dag, kanske särskilt den varning som kommer från den marinbiologiska experten Bengt-Owe Jansson, som säger att det inte går att lämna garantier för att inte hela Östersjöhavet skulle störas av de ingrepp som man kommer att göra.

Alla ni som pratar så varmt för bron och som nu är så segervissa, därför att ni troligen kommer att få en majoritet här i kammaren, vad säger ni den dagen då alla farhågorna visat sig riktiga? Bengt-Owe Jansson har t.ex. sagt

att han varnar för att ens peta i Östersjön, dvs. betongfundament och andra ingrepp som skall göras framstår från hans expertsynpunkt som väldigt farliga.

Vad gör ni om 10-15 år, när kanske de verkliga effekterna visar sig? Rolf Clarkson sitter väl inte här i riksdagen då, kantänka, men han kanske ändå kan ställas till svars. I varje fall kan hans parti göra det. Vad gör ni den dagen? Vad skall ni då säga till de forskare som har varnat så enträget och till den enormt starka opinion som finns i Sverige mot ett brobygge och som också har miljökunskap?

Anf. 27 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Frågan om och inställningen till etablerandet av fasta förbindelser i Öresund har verkligen varit föremål för mångårig och omsorgsfull beredning inom vårt parti. Visst har vi haft dem som haft en annan uppfattning än vår riksdagsgrupps majoritet eller den som hela riksdagsgruppen har i dag. Men det är samma problem vi ständigt stöter på vid stora tekniska och andra avgöranden, att det finns två sidor.

I nästan alla frågor har forskningen varit delad i sin uppfattning om för- och nackdelar, och så är det också denna gång. Men ingen av dem som Viola Claesson nu nämnde har påstått *att* det blir en katastrof. De har bara varnat för att det kan bli det. Det finns också de som säger att dessa varningar är oberättigade och ogrundade.

Jag måste verkligen säga att jag både för egen del och för moderata samlingspartiets räkning mycket kraftigt värjer mig mot misstanken att vi skulle lättvindigt ta ett beslut som skulle kunna medföra en miljökatastrof av den ordning och storlek som bromotståndarna befarar.

Anf. 28 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Fru talman! Så diskuterar vi återigen frågan om fasta förbindelser över Öresund. Det har blivit åtskilliga debatter under årens lopp. En och annan har nog frågat sig: Kan parlamentarikerna någonsin samla sig till ett avgörande beslut? Till skillnad från vad som har varit fallet vid de flesta av de andra tillfällena, står vi faktiskt i dag i begrepp att också fatta beslut i frågan – äntligen. Det är en seger för det demokratiska parlamentariska systemet. Det är viktigt att vi som parlamentariker kan visa att vi kan fatta beslut också i svåra frågor.

Fasta förbindelser över Öresund har sysselsatt svenskt och danskt utredningsväsende i olika omgångar ända sedan 1950-talet. Redan långt dessförinnan hade dock den egentligen föga originella tanken uppstått att sundet mellan Sverige och Danmark borde kunna överbyggas. Ett mycket stort antal olika förbindelsealternativ har studerats, förkastats, utretts på nytt och åter hamnat i byrålådan. Ständigt har nya krav på kompletterande undersökningar rests, uppdateringar efterlysts och faktamaterial underkänts.

Någon har skämtsamt sagt, att om man lade alla de utredningar, rapporter och promemorior som har utarbetats angående en fast förbindelse över Öresund, i Sundet, skulle man kunna gå torrskodd över. Nu är väl det en viss överdrift, men det markerar att mycket har producerats i ämnet.

I dag kan riksdagen skapa fullständig klarhet om den svenska inställningen

i denna fråga. I dag kan riksdagen visa omvärlden beslutskraft, framåtanda och mod. I dag kan riksdagen göra upp med räddhåga, ängslan och isolationism.

Fasta förbindelser över Öresund har tre huvudsyften.

Två av Nordens största städer – Malmö och Köpenhamn – kan knytas samman till ett kraftcentrum för handel, utbildning och kultur. Goda förbindelser främjar strävandena att skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad. En sådan utveckling kommer att skänka medborgarna i de båda städerna ett rikt utbud av service, kultur och utbildning. Ett intensivt och utökat samarbete om stadsplanering, miljöfrågor och samhälleliga servicefunktioner ger på det sättet möjligheter att vidareutveckla det bästa i de båda städerna till en skapande enhet.

Två likartade regioner – Skåne och Själland – med en lång gemensam historia ges ökade förutsättningar till samverkan. Näringslivet får nya utvecklingsmöjligheter, och samarbetet mellan universitet och andra institutioner kommer att kunna skapa ett unikt klimat för kreativitet och skaparglädje. Den ömsesidiga förståelsen för skilda kulturmönster och olika levnadsvillkor kommer att öka.

Låt mig här säga att en bra regionalpolitik tar till vara varje regions egna förutsättningar på bästa sätt. Det är ingen bra regionalpolitik att försöka hindra utveckling i vissa regioner. Det skapar inte i sig framgång och utveckling för andra regioner.

Bron blir Skandinaviens brygga till kontinenten. En fast förbindelse över Öresund blir i rent fysiskt bemärkelse vår främsta anknytning till ett alltmer integrerat Europa. När nu nya handelsvägar öppnas till Mellan- och Östeuropa tycks många glömma att de västra delarna av Europa fortfarande är och kommer att förbli huvudmålet för våra transporter till den europeiska kontinenten. Där finns stora befolkningscentra, ett livskraftigt näringsliv och de för svenskt näringsliv så viktiga exportmarknaderna. Snabba och kapacitetsstarka förbindelser till dessa delar av Europa är naturligtvis av stor betydelse för våra möjligheter att delta på lika villkor i den internationella konkurrensen. Det här har betydelse för tillväxten i den svenska ekonomin.

De som av olika skäl varit motståndare till Öresundsbron brukar föraktfullt tala om förbindelsen som en "motorvägsbro". Sådana inslag har inte heller saknats i debatten här i dag. Ena stunden försöker man skrämma människor med att bron kommer att medföra en ohämmad massbilism, som kommer att ödelägga stora delar av Skåne. I nästa stund menar man att skattebetalarna kommer att få stå för projektet, eftersom trafikavgifterna – eller trafikantavgifterna som de kallas i avtalet – inte kommer att räcka. Men att Öresundsbron i själva verket är en enorm järnvägssatsning förtiger man, medvetet eller omedvetet. Mer än hälften av investeringen i Öresundsbron avser järnvägsdelen, men nära tre fjärdedelar av investeringen bedöms bli betald av vägtrafiken. Enbart en järnvägsförbindelse genom t.ex. en borrad tunnel skulle inte vara möjlig att finansiera. Det är en sanning som måste slås fast än en gång, inte minst mot bakgrund av den hittills förda debatten.

Jag har i en tidning noterat att två ingenjörer redan år 1872 ville bygga en tunnelbana mellan Helsingborg och Helsingör. Enligt uppgift tillstyrkte stadsfullmäktige, men ingen ville betala, och så är det faktiskt alltjämt.

Ingen bedömer det möjligt att klara tunnelalternativet finansiellt utan stora statliga subventioner.

Elving Andersson har här i dag på ett mycket vårdslöst sätt bollat med siffrorna. Jag noterade att Elving Andersson talade om att projektet skulle kosta 40–50 miljarder. Jag vet inte varifrån han har hämtat de uppgifterna. Han talar om en regionalpolitisk satsning i Skåneregionen på 40–50 miljarder.

Samtidigt har Elving Andersson talat om att finansieringen med trafikantavgifter bara avser förbindelsen från kust till kust. För att klara anslutningarna skulle vi därutöver behöva ytterligare en mängd skattepengar.

Antingen är Elving Andersson mycket dåligt påläst, trots ett intensivt utskottsarbete, eller så är det ett medvetet sätt att försöka vilseleda. Hela projektkostnaden täcks genom de trafikantavgifter som skall betalas, både för kust till kust-förbindelsen och för anslutningsdelen.

Men vad skulle det kosta skattebetalarna att bygga en anläggning enbart för järnvägstrafik? För det skulle krävas betydande belopp. Järnvägstrafiken subventioneras kraftigt i det här projektet. Ändå säger Viola Claesson att tågtrafiken enligt denna överenskommelse inte får gynnas.

Järnvägstrafiken kommer alltså att främjas. Det gäller såväl den lokala och regionala som den långväga trafiken. Det sker dels genom den subvention som ligger i själva investeringskostnaden och den förhållandevis förmånliga avgiftskonstruktionen, dels genom de systemmässiga fördelar som järnvägen kan uppnå med en fast förbindelse.

Möjligheterna att utveckla snabba lokal- och regionaltåg är utmärkta, liksom förutsättningarna för internationell snabbtågstrafik. Effektiva pendeltåg mellan Köpenhamn och Malmö, med stopp vid Kastrup, tillgodoser bl.a. arbetspendlingens behov.

Med en utbyggd västkustbana och snabbtågsanpassning av södra stambanan kommer tåget att bli ett mycket konkurrenskraftigt färdmedel på längre avstånd, i synnerhet i en tid när trängseln i luften och på vägarna blir alltmer besvärande. London, Bryssel och Hamburg hamnar nu på betydligt bekvämare tågavstånd med det här broprojektet. Också för godstrafik på järnväg kan Öresundsbron få en mycket stor betydelse. Denna betydelse förstärks naturligtvis ytterligare när en fast förbindelse över Femer Bält kommer till stånd. Det ligger också i avtalets konstruktion att den danska regeringen förklarat sig beredd att arbeta för en sådan förbindelse.

Fru talman! Miljöfrågorna kring fasta Öresundsförbindelser har varit föremål för mycket omfattande utredningsinsatser. Debatten har i den frågan varit mycket uppskruvad, så också i dag. Det har påstått mycket skrämmande om asfalteringen av Skåne, att åkerjorden kommer att läggas igen, att Östersjön blir ett dött hav utan torskar och liv i övrigt och att stora jordbävningskatastrofer hotar. Vi har hört det tidigare här i debatten. Mycket annat skrämmande har också åberopats i sammanhanget, mycket att förtiga.

Även om debatten enligt min mening ofta varit överdriven och ensidig tycker jag att det är värdefullt att den har förts. Det har tvingat regeringarna och de olika utredningarna att mycket noga överväga förbindelsens olika miljöaspekter. Det har medfört att stora summor för miljöåtgärder ingår i projektet. Låt mig med anledning av denna debatt konstatera följande.

All mänsklig verksamhet innebär någon form av påverkan på miljön. Det kan gälla färjetrafik, biltrafik och flygtrafik. Det gäller också byggprojekt, oavsett om det nu råkar vara hus, broar, vägar, järnvägar eller kraftverk. Av det skälet har vi i Sverige en omfattande lagstiftning till skydd för miljön. Vi har på såväl svensk som dansk sida anlitat ett stort antal experter och vetenskapsmän för att att skaffa oss underlag om Öresundsbrons effekter på miljön, på vattnet, luften och i fråga om övriga naturresurser.

På grundval av detta är det de svenska och danska regeringarnas bestämda uppfattning att det är möjligt att bygga och driva Öresundsbron så att miljöskador förebyggs. Den uppfattningen delas också av trafikutskottets majoritet. De möjligheterna skall självfallet tillvaratas. För att säkra att så sker kommer projektet – på samma sätt som liknande projekt – att underkastas gällande lagstiftning. När det detaljerade underlaget föreligger kommer en sedvanlig dialog mellan brokonsortiet och de svenska och danska myndigheterna att föras om den närmare utformningen av förbindelsen och de miljövillkor som måste ställas.

Jag anser också att formerna för den fortlöpande övervakningen av miljöfrågorna i samband med projektet bör diskuteras med den danska regeringen. Ett exempel på en sådan övervakning kan vara den typ av internationell expertpanel som satts upp för Stora Bält-projektet.

Det har oftast sagts, och med rätta, att trafiken är samhällets blodomlopp. Kommunikationer är en förutsättning för samhällsutveckling och framsteg. Vår främsta utmaningen består i att förena kraven på goda kommunikationer med nödvändigheten att skapa ett renare trafiksystem med renare fordon. Denna uppgift skall vi fullfölja på det nationella och internationella planet. Sverige skall vara pådrivande.

När vi talar om den framtida transportapparaten gör vi det från delvis olika utgångspunkter. Socialdemokratin bekänner sig till en trafikpolitik som innebär att varje transportslag skall utnyttjas där det bäst kommer till sin rätt. Trafiken skall betala sina kostnader samtidigt som kunden tillförsäkras valfrihet på transportmarknaden. Vi är i grunden utvecklingsoptimister. Erfarenheterna har lärt oss att tekniska framsteg efter hand övervinner samtidens bekymmer. Så kommer att ske – och sker redan – även inom transportsektorn. Vi får nya bränslen, effektivare framdrivningssystem och renare fordon. De kommer att kunna använda den befintliga infrastrukturen.

Öresundsbron blir en del av vårt väg- och järnvägssystem. Den blir också något mer, och är något mer, en symbol för vår vilja att integreras med övriga delar av Europa och ett bevis för vår vilja och kraft att överbygga gränser och ta oss över hinder som lagts i vår väg. Nu gäller det att övervinna den beslutsvånda som i decennier har blockerat den här frågan.

Jag noterar att det här föreligger reservationer där man vill ha ytterligare överväganden, ytterligare förhandlingar och ytterligare material. Metoden känns igen. Skjut ifrån och undvik slutgiltigt beslut. Det vore förödande för tilltron till de demokratiska systemet om vi skulle gå den vägen.

Jag tycker att Öresundsbron är ett fascinerande projekt som öppnar dörren till en ny spännande tid i ett nytt europeiskt landskap. Den skapar förutsättningar för ett högt utvecklat system för snabba järnvägstransporter på långa och korta distanser. Den stärker det nordiska samarbetet och fördju-

par kontakterna mellan Sveriges och Danmarks folk på en gemensam arbets- och bostadsmarknad. Utbildning, forskning, kultur och fritid kommer att utvecklas utifrån nya förutsättningar. Jag tycker att det finns skäl att diskutera denna bro utifrån den här optimistiska, offensiva utgångspunkten.

Låt oss blicka framåt, se möjligheterna och gripa tillfället. Låt oss därmed övervinna denna ängslan och räddhåga och låt oss utmana pessimismen och bygga för framtiden!

Anf. 29 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Jag fick nästan en känsla av att Georg Andersson, när han började närma sig slutet på anförandet, tyckte att han själv stod på bron. Han klippte av banden, bron var färdig. Han invigde bron. Det var helt enkelt ett invigningstal, tänkte ni på det? Och den pojkaktiga fascinationen inför den vackra ljusbågen som han skall se fanns där.

Jag tycker att det är bedrövligt, Georg Andersson. Detta handlar om mycket större och viktigare saker än Georg Andersson ens bryr sig om att läsa om. Har Georg Andersson hört talas om "Sveriges Natur"? Ja, det finns en natur både i Norrland och i Skåne, men jag menar tidskriften Sveriges Natur. Där står det bl.a., precis som det gör i annat material som Svenska Naturskyddsföreningen har gett ut, om kostnadsberäkningar på mellan 40 och 50 miljarder. Man säger att det är ganska lågt räknat när det gäller bron. Har Georg Andersson inte alls läst detta? Vi som kämpar för miljön och för miljövänliga transportlösningar, som t.ex. järnvägssatsningar, går inte hit upp i talarstolen eller arbetar i trafikutskottet utan att arbeta med mängder av material som finns.

Jag har bl.a. läst det material som jag vet har funnits i mängder på kommunikationsdepartementet från ScanLink-konsortiet. Ibland har det inte ens behövts något material. Det har funnits kontakter ändå. Där har det inte handlat särskilt mycket om miljön. Därför känner jag igen också det här ytliga resonemanget.

Men när Georg Andersson gör det till ett nummer att det skulle vara en metod att bara säga nej trots alla utredningar som har gjorts, handlar det faktiskt om vem som lägger ned mest möda, omsorg, känsla och politiskt arbete för att rädda miljön, och helst också förbättra den. Georg Andersson, regeringen och andra broförespråkare tycks inte fatta att miljön i Skåne och hela detta område inte tål ytterligare utsläpp. Utsläppen måste minskas.

Sedan säger Georg Andersson att motorvägsbrosatsningen egentligen är en järnvägssatsning. Men om man hade börjat från en miljöståndpunkt i stället hade man tänkt så här: Utsläppen måste minska om det inte skall bli en katastrof. Havet måste räddas från en eventuell framtida ekologisk katastrof, alltså måste vi minska utsläppen. Det som går snabbast att minska med rätt transportlösning är faktiskt bilismen. Då hade man satsat på en järnvägstunnel. Har pengarna tagit slut i det här landet? Nej, så är det inte, Georg Andersson.

Anf. 30 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! All mänsklig verksamhet påverkar miljön, sade Georg Andersson, och det är rätt. Därför är det så oerhört viktigt att vi hela tiden för-

söker välja lösningar och system som är de minst skadliga, som minst påverkar miljön i negativ riktning.

Georg Andersson säger att han är utvecklingsoptimist. Den tekniska utvecklingen skall lösa problemen framöver.

Jag är också utvecklings- och teknikoptimist. Men jag vill se lösningarna innan jag vågar lita på dem och bygga så här stora projekt på dem. Att bara hysa fromma förhoppningar, att det troligtvis kommer att lösa sig, är jag inte beredd att göra. Jag är inte beredd att spela roulett med Sydvästskånes bokskogar och miljön eller den ekologiska balansen i Östersjön i from förhoppning att kanske de tekniska lösningarna klarar detta framöver.

Låt oss se de tekniska lösningarna först. Sedan kan vi ta ställning i sakfrågorna.

Eller underkänner Georg Andersson t.ex. de nio forskare som i dag i Dagens Nyheter säger att det inte går att garantera detta med den kunskapsnivå vi har i dag? Det går inte att garantera att vi inte får allvarliga ekologiska störningar i Östersjön. Det kommer från svenska forskare i en mängd olika discipliner. Jag frågar om Georg Andersson underkänner deras argument helt och hållet.

Så om ekonomin. Vad skulle det kosta med en järnvägstunnel? säger Georg Andersson. Det finns ett antal olika beräkningar på detta, och det finns också beräkningar som visar att detta ur direkt ekonomiskt hänseende skulle vara lönsammare än en bro. Men det går alltid att diskutera vilka parametrar man har lagt in i olika kostnadsberäkningar.

Men miljökostnaderna, Georg Andersson, var är de redovisade i regeringens proposition eller i avtalet? De skador som vi vet kommer att uppstå gäller stora kostnader som måste betalas förr eller senare. De måste på något sätt belasta denna budget. Men regeringen och socialdemokraterna väljer som vanligt att skjuta dessa problem framför sig. Det får kommande generationer lösa, med en förhoppningsvis bättre teknik än den vi har i dag. Jag tycker det är oansvarigt.

Sedan säger Georg Andersson att detta är den stora förbindelsen till kontinenten. Han talar om visionen om fria transporter osv.

Jag tittade på kartan. Min minnesbild stämde. Det mesta av den europeiska kontinenten ligger söder om Sverige. Bron går västerut. Det blir trots allt en omväg, Georg Andersson.

Det vore bättre att i stället utveckla snabba, miljövänliga färjealternativ från ett antal orter på den svenska sydkusten till ett antal gamla och nya destinationsorter på kontinenten. Det vore ett väsentligt bättre alternativ. Det skulle ge snabbare resvägar, effektivare transporter och framför allt vara mycket skonsammare för miljön.

Anf. 31 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Vi har äntligen fattat beslut, säger kommunikationsministern.

Men riksdagen har fattat beslut förut att bygga en bro. Det blev ingenting, för det var ett dåligt förslag och danskarna köpte det inte. Man blev tvungen att revidera.

Det är väl ofta så när man skall vara handlingskraftig och springa i väg före utan tillräcklig kunskap och utan tillräckligt underlag.

Vilket beslut? Vi har från miljöpartiets sida krävt att beslutet skall vara nej till bron och att man skall utveckla de miljövänliga alternativen, i första hand färjetrafik och sedan utreda närmare en järnvägstunnel för framtiden.

Det är ett alternativ – det är inte att säga nej. Det är att utveckla någonting som är bra i stället för att göra det som är dåligt. Det vore ett bra beslut om riksdagen antog det. Det vore bra för framtiden, bra för miljön, bra för ekonomin, bra för transporterna och bra för våra förbindelser med Europa. Men det beslutet säger tydligen Georg Andersson nej till, om vi skall använda samma typ av argumentering som han gjorde nyss.

Georg Andersson säger att vi som är mot bron vill förhindra utveckling av vissa regioner.

Vilka regioner vill då Georg Andersson förhindra utvecklingen i? Är det Norrlands kustland, eftersom han inte vill bygga Botniabanan, eller Norrlands inland eftersom han lägger ned inlandsbanan? Vilka andra delar av Sverige skall Georg Andersson då lägga ned, om vi skall använda det resonemanget.

I själva verket är resonemanget helt befängt.

Om man utvecklar färjetrafiken får man ju inte för den skull en sämre utveckling av regionerna runt Malmö och i Skåne. Vad det handlar om är att få en regional balans i landet och en balans gentemot Europa, så att vi inte utarmar vissa delar av vårt land för att få vissa andra delar att växa maximalt snabbt. Det är ju detta som kommer att hända med den bilbro som Georg Andersson förespråkar.

Tidigare under debatten tog Birger Rosqvist upp detta med jordbävningskatastrofer. Georg Andersson tycker inte att man kan ta upp diskussion om sprickbildningar i berggrunden. Men det får väl de två göra upp. Jag noterar bara att demagogin är utbredd. Det är svårt att få en seriös diskussion kring de miljöproblem och trafikproblem som bron skulle medföra.

Georg Andersson har dessutom helt undvikit att ta upp frågan om varför man inte vill samråda med de andra Östersjöländerna innan beslutet tvingas fram här i riksdagen.

Anf. 32 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Herr talman! Georg Andersson sade mycket riktigt att äntligen fattar vi nu beslutet. Jag håller med om det och instämmer i detta nästan suckartade konstaterande.

Jag vill också gärna instämma i den optimism som kommunikationsministern gav uttryck för, optimismen över positiva möjligheter som kan finnas att också ta tag i de miljöfrågor som faktiskt ändå kommer på grund av brobygget och redan finns långt innan brobygget har kommit till stånd.

Georg Andersson gjorde också ansatser till en avvägning. Trots detta tycker jag miljöfrågorna blir mycket styvmoderligt behandlade i betänkandet och framför allt i regeringens proposition.

Om vi rensar bort de personangrepp som ljungat fram och tillbaka i salen: Vi är överens om att bron skall byggas. Bron innebär stora fördelar. Människor står i kö och väntar vid färjelägena varje dag på att bron skall byggas,

det skall också sägas, det kommer inte alla gånger fram när bromotståndarna argumenterar.

Å andra sidan är miljösituationen i Skåne oacceptabel redan i dag, även utan bro. Då bör vi göra någonting åt det, om vi samtidigt har den optimistiska ansats som kommunikationsministern ger uttryck för, nämligen att det borde finnas möjligheter, tekniska och människotankens, som kommunikationsministern också var inne på. Vi borde ta ett politiskt ansvar både för att bygga bron och värna om miljön. Då borde det inte vara så svårt att utarbeta ett handlingsprogram mot luftföroreningar i regionen, med konkreta och rimligt detaljerade åtgärder för att minska utsläppen.

Vi har föreslagit det från vår sida. Det skulle vara intressant att höra litet mera i detalj vad kommunikationsministern har att säga om detta.

Anf. 33 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag har haft svårt hela dagen att förstå Anders Castbergers behov att mäla sig ur och stå litet vid sidan om när nu bron byggs – jag höll på att säga tåget går; det är ju i hög grad en tågsatsning vi gör.

Folkpartiet vill ha en bro. Vi tillgodoser alla de behov folkpartiet uttrycker i sin motion efter vad jag förstår. Men Anders Castberger har hållit en hög profil här i någon sorts ambition att ändå mäla sig ur och på något sätt ange reservation. Jag förstår inte riktigt den tekniken. Kanske har den några taktiska bevekelsegrunder.

Viola Claesson talade om min pojkaktiga fascination. Jag undrar: När fascinerades Viola Claesson av någonting? Det skulle vara intressant att veta.

Jag tycker faktiskt att vi i politiken behöver någonting att fascineras över och satsa på. Vi behöver spänna musklerna, göra en insats, få se utveckling och framsteg. Är det inte roligt, Viola Claesson? Det är inte lättsinne! Det är till gagn för Sverige och tillväxten i Sverige. Det innebär ett bättre och effektivare näringsliv, ökad välfärd, en framtid för våra barn. Det är vad det handlar om.

Vi får ta till vara de möjligheter som finns i olika regioner. Det innebär inte att vi hämmar andra delar av landet. Låt mig, för att undvika alla missförstånd, än en gång säga att finansieringen av bron inte tar några resurser från andra delar av landet, inte minskar möjligheterna att satsa på inlandsbanan, Botniabanan eller någonting annat som kommande riksdagar kan komma att vilja sätta skattepengar i. Det är viktigt att säga, därför att det sprids så mycket av fördomar och vilseledande uppgifter om detta. Jag har mycket påtagligt märkt att denna fördom lyckats få fotfäste, bl.a. i min valkrets. Därför är det viktigt att klargöra de här sammanhangen.

Viola Claesson åberopar kostnadsberäkningar som visar på 40–50 miljarder. Ni vill ju inte ha bron, och så försöker ni resa alla möjliga hinder. När ni inte klarar det med de skräckinjagande perspektiv som ni målar upp med alla era miljöinvändningar försöker ni göra det med ekonomiska medel och underkänner därmed alla de experter – på den svenska och den danska sidan – som vi har anlitat för det här.

Att bygga en bro över ganska grunda vatten är ett relativt konventionellt projekt. Teknikerna har byggt många broar. Jag tror att vi i Sverige har 12 000 broar i vägverkets regi. Den tekniken kan man alltså ganska bra, och

man bör då också kunna beräkna kostnaderna för det. Då begriper jag inte varför man skall jaga upp folk med sådana siffror som ni bollar med. I så fall får ni väl visa någon ordentlig kostnadsberäkning som stöd för dem.

Samtidigt inger ni föreställningen att man skulle kunna bygga en tunnel och finansiera det med järnvägstrafiken. Tunnelbyggandet är däremot en relativt ny teknik. Man bygger för närvarande en tunnel under Engelska kanalen. Kostnadsberäkningarna spräcks gång på gång. Nu är man uppe i närmast en fördubbling av kostnaderna. Man håller också på under Stora Bält. Det tunnelbygget har inte fått någon särskilt lyckosam start. Jag tror därför att man befinner sig på betydligt säkrare ekonomisk grund när man talar om broprojektet än när man talar om tunnelprojektet.

Därtill kommer att tunnelprojektet måste finansieras av järnvägstrafiken. Järnvägstrafiken åläggs en kostnad på 300 miljoner för bron, medan vi bedömer att vägtrafiken betalar tre gånger så mycket, trots att järnvägskostnaden i bron är mer än hälften av kostnaden för totalprojektet.

Det här är en kraftfull järnvägssatsning och därmed ett mycket viktigt bidrag i den samlade miljöpolitiken, där det ingår att stimulera järnvägstrafikens utveckling där det finns grundläggande förutsättningar för att få till stånd en kraftfull järnvägspolitik, och det menar vi finns på det här området, med dubbelspår på västkustbanan och snabbtågsanpassningen på södra stambanan.

Elving Andersson har här, som jag tidigare sade, intagit en mycket starkt avvisande hållning med påståenden som enligt min mening delvis är ganska vårdslösa. Jag skulle vilja ställa en politisk fråga till Elving Andersson: Vad innebär detta starka avståndstagande från broprojektet för centerns del om den olyckan skulle tima att vi får en borgerlig regering? Kan ni tänka er att framdeles sitta i en borgerlig regering och sätta i gång det här projektet? Eller är ert avståndstagande så starkt att ni så att säga inte vill vara med om att "ladda" den här bron, om ni skulle komma i det läget?

Här har det talats om att brosträckningen innebär en omväg. Det är klart att så länge vi inte har Femern Bält-förbindelsen är det en omväg ned till kontinenten. Därför strävar vi – gemensamt med danskarna – efter att åstadkomma Femern Bält-förbindelsen. Men när ni talar föraktfullt om bron därför att den innebär en omväg vill jag fråga: Var skall då den där tunneln gå?

Herr talman! Sammanfattningsvis är det, som jag tidigare sade, så att motståndarna säger nej – det har man enats om. Sedan talar man om alternativen, och man talar om ytterligare utredningar och mer material. Det speglar den beslutsvånda som har varit en sådan hämsko för utvecklingen i den här regionen och för framgång i den här frågan, som har inte bara ett lokalt och regionalt intresse utan också ett stort nationellt intresse.

Anf. 34 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Herr talman! Jag har nog, om jag skall vara riktigt ärlig, aldrig fascinerats av Georg Andersson. Och när han spänner musklerna tycker jag att han är särskilt odräglig. När han tror att det också för alla andra gäller att spänna musklerna för att det skall bli några rejäla satsningar för Sveriges framtid använder han nog musklerna mer än sin intellektuella förmåga.

I den första debatt som Georg Andersson och jag förde om järnvägspoliti-

ken och järnvägens framtid i Sverige försökte jag presentera min och vänsterpartiets vision av ett miljövänligt Sverige, med en transportstruktur som ser ut som den som vi har kämpat för i många år. Vet ni vad herr kommunikationsministern ansåg om det? Han var inte fascinerad – det hade jag inte trott heller – men han kallade det för eskatologiska utflykter. Jag har slagit i uppslagsverk, och jag har pratat med riksdagssekreterare och alla möjliga om det, och de tror att det här föreligger något slags dubbelfel i tankegången.

Men jag skall försöka vara ännu litet tydligare än jag var den gången och säga, att jag är övertygad om att om man använde de tekniskt mest avancerade möjligheter som i dag står till buds för miljövänliga transporter skulle Sverige på det här området kunna bli ett föregångsland i Europa. Men det är inte det som motorvägsbron över Öresund syftar till – det är det inte. Jag tror att en järnvägstunnel, som en del av ett verkligt utbyggt järnvägssystem i Sverige, skulle kunna innebära det. Men nu tillhör jag ju dem som menar att järnvägen skall byggas ut, moderniseras och rustas upp i hela landet. Det var därför jag och många andra kämpade för inlandsbanan också.

På tal om att Sverige borde gå i spetsen hade jag gärna velat ha en liten diskussion med Georg Andersson om varför Sverige inte lika gärna som Schweiz kunde ha kämpat för att slippa de allra tyngsta transporterna i Sverige genom att föra över så mycket gods som möjligt – och även långtradare – på järnvägen. Det är ju det som gjort Schweiz berömt. Det är därför dessa fantastiska tunnlar skall byggas. Man har faktiskt tagit en strid med EG. Det finns faktiskt här i landet de som förhånar det neutrala Schweiz för att de för miljöns skull vågar ta den striden. Hade det inte varit någonting, Georg Andersson, både för att tillmötesgå miljöopinionen i Sverige och för att dra ett strå till stacken när det gäller att rädda miljön i Europa – att verkligen våga stå emot de stora åkerierna nere på kontinenten, Round Table-gruppen och Gyllenhammar?

Anf. 35 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Herr talman! Herr kommunikationsminister! Varför inte ge besked om hur de viktiga miljöfrågorna skall lösas? I stället viftas det och talas det om att vi i folkpartiet liberalerna håller på att mäla oss ur.

Vi mäler oss inte ur. Jag har mycket tydligt här i dag redovisat att vi är för att bygga bron. Jag sade det inledningsvis, och jag sade det alldeles avslutningsvis till en och annan skrattsalva ute bland bänkarna. Men detta är helt sant; vi mäler oss inte ur.

Men samtidigt är det på det sättet att våra krav på miljön inte tillgodoses. Kommunikationsministern har där fel i sitt påstående att det är så. Varför kan inte kommunikationsministern svara på hur miljöfrågorna skall lösas? Är det så väldigt svårt att gå oss till mötes på dessa krav? Det går inte att vifta bort att frågan om bron också har miljöaspekter. Man måste då också göra någonting åt det. Ett politiskt ansvar för att bygga bron och för att komma till rätta med svårigheterna måste då faktiskt tas. I de optimistiska och positiva ansatser som kommunikationsministern faktiskt också hade trodde jag att det låg en möjlighet – som socialdemokratin såg det – att komma till rätta med svårigheterna. Det är utifrån den utgångspunkten som vi borde diskutera om man tar ett politiskt ansvar för att tillgodose viktiga

miljöintressen. Det är viktigt att se till både att bron byggs och att miljön inte skadas.

Varför är det då omöjligt att få ett besked om att vi skall få ett handlingsprogram för utsläppen i Skåne? Varför kan inte kommunikationsministern svara på det? Varför har vi denna diskussion om antingen bro eller isolationism, inte om att ta ansvar för båda delarna? Det är det som vi måste göra.

Kommunikationsministern är välkommen att svara också på detta. Detta är inga valtaktiska saker; det är rejäla besked, som kommunikationsministern borde kunna ge som medlem av en regering.

Anf. 36 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Georg Andersson undvek noggrant i sitt anförande att svara på några frågor som tidigare ställts. Jag vill inför Georg Anderssons sista replik ställa två konkreta frågor, och jag skulle gärna vilja ha svar på dem.

Den första frågan är: Varför har regeringen valt att inte använda de siffror som det egna konsultbolaget Transek redovisar när det gäller intäkter och trafikflöden över bron? Enligt Transeks diagram får man inte 8 000–10 000 fordon per dygn om man sätter avgiften till 160 kr. Avgiften behövs i stället sättas till 100–120 kr. för att nå upp till de trafikvolymer som Georg Andersson i propositionen skriver att man vill ha.

Dessa två parametervärden – 160 kr. per fordon och 8 000–10 000 fordon per dygn – är enligt den konsultfirma som regeringen anlitat oförenliga. Men regeringen har valt att frisera dessa siffror. Jag frågar: Varför? Finns det andra utredningar eller promemorior som redovisar annat, och varför har dessa i sådana fall inte redovisats?

Min andra fråga är: Vad ligger egentligen bakom formuleringen i artikel 5 i det avtal som Georg Andersson har undertecknat tillsammans med sin kollega från Danmark? Där utsägs att man skall göra det som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt så att skadliga verkningar för miljön förebyggs. Vad innebär ekonomiskt rimligt? Får det kosta 10 miljarder ytterligare om det visar sig att det är vad som behövs för att klara en nollösning när det gäller t.ex. vattenutbytet med Östersjön? Vad ligger bakom denna formulering? Jag tycker att formuleringen är till intet förpliktigande, men jag utgår från att Georg Andersson tillsammans med sin danska kollega har resonerat om vad som skall dölja sig bakom en sådan formulering. Det vore väldigt bra att få också detta belyst.

Georg Andersson oroar sig för vad dagens beslut om en bro skall komma att innebära för en eventuell kommande regering. Det är bättre, tycker jag, att Georg Andersson oroar sig över vad detta beslut kommer att innebära för den nuvarande regeringen och för Georg Andersson. Förhoppningsvis medverkar också detta beslut till att Georg Andersson inte i höst återfinns på den position som han för närvarande har.

Men man måste finna sig i att det finns politiska majoriteter i Sveriges riksdag, även om det går en själv emot. Det trodde jag Georg Andersson visste. Man kan alltid hoppas att opinionen blir så stark att socialdemokraterna även i detta fall väljer att vända kappan efter vinden, som man gjorde i t.ex. matmomsfrågan. Allt hopp är inte ute.

Eftersom detta är min sista replik till Georg Andersson vill jag konstatera

att Georg Andersson kommer att bli ihågkommen som den kommunikationsminister som begravde den socialdemokratiska miljöpolitiken under tusentals och åter tusentals ton betong och asfalt i Öresund.

Anf. 37 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Georg Andersson undvek – vad jag kunde konstatera – mycket noga att gå in på frågan om att man bör samråda med sina grannländer. Jag har gång på gång under dagens debatt frågat – i stort sett alla som är för bron – varför man inte vill acceptera den ändå ganska grundläggande principen att man skall rådgöra med sina grannländer om ett sådant här projekt, som faktiskt kan påverka dem väldigt negativt. Det krävs faktiskt en väldigt liten förändring av salthalten i Östersjön för att torsken skall slås ut. Den reproduceras just nu bara på ett enda ställe – Bornholmsdjupet. Det behövs inte mycket för att man skall hamna i ett sådant läge.

Finland har faktiskt anmält Danmark till den internationella domstolen i Haag. Man har gjort anmälan därför att man anser att Stora Bält-bron, som skall byggas, är ett hinder för deras sjöfart. Om man vill vara seriös kan man inte bara strunta i detta, utan man måste ta detta på allvar.

Georg Andersson vill framställa sig som djärv och kraftfull, men jag undrar om det inte är dumdristighet snarare än djärvhet att kasta sig ut i något som man inte har underlag till och strunta i de problem som sammanhänger med det. Det är faktiskt det som han gör.

Jag tycker att Georg Andersson själv har spritt en hel del fördomar och vilseledande uppgifter. Han påstod bl.a. att man har utrett miljöproblemen, att det går att klara och att experter – t.o.m. massor av experter – skrivit under på detta. Något sådant material har vi i Sveriges riksdag inte sett till. Det vore väldigt intressant att få ta del av det materialet. I själva verket är kritiken från expertisen väldigt kraftig därför att beslutsunderlaget är dåligt och riskerna mycket stora.

Jag måste också fråga Georg Andersson om han står bakom miljöministrarnas beslut vid Bergen-mötet förra året om att försiktighetsprincipen skall gälla i miljöpolitiken; man skall inte chansa om det finns stora risker med ett stort projekt. Man kan nämligen få irreversibla skador – skador som inte går att reparera. Då hjälper det inte att i efterhand komma och säga att man inte då visste om det. Det har man faktiskt sagt när det gäller försurningen. Tiotusentals sjöar i landet har redan dött. Man kan inte säga att vi inte visste det då. Det visste vi visst. Forskarna varnade för försurningen redan i slutet av 1950-talet, och nu varnar forskarna för detta. Georg Andersson vill då gärna utveckla någon slags blind optimism, i stället för att vara ansvarstagande och driva en bra trafikpolitik.

Anf. 38 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Viola Claesson ställde en konkret fråga om lastbilstrafiken i Sverige. Hon ville att vi här skulle ha samma regler som man har i Schweiz. Vi har väsentligt annorlunda transportvillkor i vårt land, och jag är därför inte beredd att här lägga den typen av restriktioner i fråga om längder och vikter som man kräver i Schweiz. Det skulle nämligen utgöra ett hot mot svenskt näringsliv, och det tycker jag är mycket viktigt. Inte minst i de byg-

der som jag ibland vistas i – mina hembygder – är det av avgörande betydelse att man kan utnyttja lastbilarnas kapacitet.

Jag vet inte i vilken utsträckning detta har relevans på den fråga vi nu diskuterar. Lastbilarna kommer, om vi inte bygger en bro, att fortsätta att ta sig över sundet med färja, och det är inte särskilt miljövänligt. Den totala miljöutsläppseffekten av det är enligt utredningarna nog så betydande som effekten av ett broalternativ. Detta kunde Öresundsdelegationen redovisa.

Jag förstår fortfarande inte Anders Castbergers agerande. Det tycks finnas en ambition att sprida en viss misstro som går ut på att regeringen inte riktigt på allvar skulle vilja klara av att ta miljöhänsyn. Det finns definitivt inte någon anledning till den misstron. Detta är också klarlagt genom utskottets betänkande. Vad ni möjligen träter om är formuleringen "ge regeringen detta till känna", men vi har mycket nogsamt läst betänkandet, och den nuvarande regeringen har därför verkligen fått detta till känna. Blir det efter valet en annan regering utgår jag från att också den känner till vad utskottet har sagt.

Vi har ju dessutom nyligen antagit en mycket omfattande miljöpolitisk proposition, som på en rad områden ställer mycket långtgående krav i syfte att skydda *alla* regioner i landet. Jag vet därför inte om det är någon särskild poäng med att skapa särskilda program för varje region. Man kan ha olika meningar om detta, men det är inte uttryck för någon speciellt hög ambition i miljöhänseende i denna fråga att plötsligt säga att avgörande för miljöfrågan är om vi får ett särskilt program för Skåneregionen. Vi måste skydda alla regioner och se till att de kan utvecklas på ett från miljösynpunkt ansvarsfullt sätt.

Självfallet går det inte, Elving Andersson, att med någon alldeles exakt precision nu tala om hur många bilar som kommer att vilja trafikera Öresundsbron om tio år till priset av 160 kr. Den precisionen står icke att finna vare sig i rapporten från Transek eller i någon annan rapport. Det är fråga om bedömningar som måste göras. Om regeringarna i Sverige och Danmark tillåter sig att göra en något mer optimistisk – om uttrycket tillåts – bedömning av utvecklingstendenserna i regionen och betalningsviljan än vad Transek har gjort, är ju detta inte någon avgörande fråga. Transeks rapport kan inte åberopas som något absolut underlag för sådana bedömningar.

Begreppet "ekonomiskt rimlig" återfinns i miljöskyddslagen. Miljöprövningar skall göras, och framtida beslutsfattare måste naturligtvis hantera detta på ett mycket ansvarsfullt sätt. Alla de tekniska detaljerna finns inte redovisade, eftersom projektet ännu inte är tekniskt utformat i detalj. Det är när detta är gjort som miljöprövningen slutgiltigt kan göras och man kan bedöma exakt vilken utformning projektet skall ges. Först då kan detta helt avgöras.

Så är det med alla projekt. Skulle man inte tillåta sig den handläggningsordningen skulle vi aldrig komma till något beslut. Detta är möjligen vad centern vill åstadkomma med sina ständiga invändningar.

Beträffande att vända kappan efter vinden, Elving Andersson, är det av alla tecken att döma nu en klar majoritet i riksdagen och även utanför riksdagen för att broprojektet bör genomföras.

I betänkandet finns, Roy Ottosson, en utförlig redovisning från utrikesut-

skottet och en bedömning av projektet med hänsyn till de internationella avtal och konventioner som Sverige har slutit och anslutit sig till. Utskottet har inga som helst invändningar i detta hänseende. Regeringen har för övrigt inte tagit några ytterligare initiativ för att föregripa det ställningstagande som riksdagen nu står beredd att göra i dag.

Andre vice talmannen anmälde att Viola Claesson, Elving Andersson, Roy Ottosson och Anders Castberger anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 39 BERTIL PERSSON (m):

Herr talman! Man skall bygga broar mellan folk. Det argumentet blir inte sämre därför att Jan Strömdahl på ett rätt elegant sätt har ironiserat över detta i motion T919.

I över hundra år har vi skåningar längtat efter den här bron. Man måste trots allt konstatera att ingen fråga som har beslutats i denna riksdag har varit så noggrant och omsorgsfullt utredd som just frågan om Öresundsbron. Ändå handlar det bara om en väg på 17 km., som skall vara självfinansierad.

Öresund är en nationsgräns. Om detta inte hade varit fallet, hade man i Stockholm aldrig kunnat hindra oss i Skåne från att bygga den bro som vi så väl behöver.

Det kommande seklet blir regionernas sekel och inte nationalstaternas. Vi ser hur regioner växer fram över nationsgränserna, t.ex. Oxford–London–Paris, regionen Barcelona–Rivieran–Milano och Bayern–Schweiz. Det finns i norra Europa inte någon stark tillväxtregion av den kapaciteten.

För att en region skall utvecklas fordras enligt samfällda studier utförda både i USA och i Europa tre viktiga förutsättningar. För det första måste man ha bra universitet för forskning och utbildning. För det andra måste man ha goda kommunikationer, framför allt flyg. För det tredje måste man ha livsbetingelser, dvs. bra kulturliv, bra fritidsmöjligheter, bra bostäder och bra skolor.

Skånes stora akilleshäl är kommunikationerna. Kastrups flygplats ligger på den danska sidan. I dag är förbindelserna över Öresund usla. Märkliga rederier och fartyg kommer och går, startar och går i konkurs. När det är is ligger trafiken helt stilla, och på kvällarna är trafiken direkt otrivsam.

En bro ger maximal turtäthet och maximal regularitet. En bro skall vara bred. Den skall stå i hundra år, och den skall kunna anpassas till framtidens trafiklösningar. Detta förslag är ett bra exempel på en offensiv regionalpolitik.

Öresundsregionen – med tre universitet, en internationell storflygplas och 3,5 miljoner invånare – har förutsättningar att, om man tar väl hand om dem, bli Europas femte K-region. Det kan vara irriterande för stockholmare att få den konkurrensen, men det är faktiskt bra för hela landet att vi kan skapa flera kraftfulla tillväxtregioner i Sverige. Det behöver vårt land.

Med tillkomsten av bron över Femer Bält kan hela Hansaområdet knytas samman, och då blir det kraft i Nordeuropa igen. Sveriges kräftgång i förhållande till övriga Europa kan brytas.

Öresundsbron ger möjlighet till just-in-time-leveranser till kunder i

Europa på ett sätt som vi inte har i dag, bl.a. på grund av ishinder i sundet. Det är bra för den svenska industrin. Men Öresundsbron kommer framför allt att bli en lokal bro i Öresunds- och Hansaregionen och skapa den missade länk som har hållit utvecklingen tillbaka. Långtradarna till Mellaneuropa kommer att gå via Trelleborgsfärjorna allt framgent och kommer inte att påverkas särskilt mycket av tillkomsten av bron.

Miljöfrågorna har debatterats flitigt. När flera intresseområden är berörda i ett problemkomplex kan man inte bara ta ett av dem och hävda det. Däri gör bromotståndarna sitt stora fel.

Jag vill därför även beröra miljöfrågorna. Den viktigaste miljöfrågan innebär att man skall skapa den tillväxt som gör det ekonomiskt möjligt för oss att ta hand om miljöproblemen på ett bra sätt. Frågan om salthalten i Östersjön är mycket väsentlig, men den kan uppenbarligen lösas. Jag är övertygad om att de förslag som har lagts fram kommer att klara det problemet.

När det gäller luften vill jag som f.d. kommunalråd för miljö- och hälsoskydd i Malmö påminna kammaren om att svavlet i luften i Malmö faktiskt har minskat till en tredjedel sedan 1970. Bara 15 % av svavlet i Malmöluften produceras i Skåne. Resten är import från andra länder. Halten av kväve har nära nog halverats under den senaste tjugoårsperioden. Visst har vi gjort oss förtjänta av att också få möjligheter till en expansion i vår region.

Problemet med koldioxidutsläppen är inte lokalt utan globalt. Om man skulle vara litet återhållsam med bilarna i Stockholm skulle det ge mycket stora resultat. Det kan jämföras med de begränsade utsläpp som kommer från Öresundsbron. Stockholmarna har en rejäl chans att göra mycket mer åt miljön.

Påståendena om fiskdöd i Lofoten och jättelika jordbävningar lämnar jag därhän.

Att Malmös gamla rivaler i Helsingborg – som en gång drömde om en bro – säger nej är inte så konstigt. De hoppades att Malmö och Lund skulle bli en blindtarm. För att helsingborgarna skall kunna komma till Kastrup måste de åka 5 mil längs Öresund antingen på den ena eller andra sidan. I realiteten har det således ingen större betydelse för helsingborgarna på vilken sida de åker. Däremot vore det kanske en fördel för SJ om tågen skulle gå på svenska spår.

Det är inte heller konstigt att färjerederierna känner sig hotade och att sjömän, servitörer och kioskbiträden vill försvara de otroliga skatteförmåner som de har trots att de arbetar med ren lokaltrafik. Det är de i sin fulla rätt att göra. Men Sverige har inte råd att stoppa en hel landsändas tillväxt av sådana skäl.

En tunnel var det första förslaget till förbindelse via Öresund. Det kom år 1872. En tunnel är dyr och kan aldrig bära sina egna kostnader. Kostnaderna härför kommer att drabba andra delar av landet. En tunnel är dessutom nästan omöjlig att anpassa till nya trafiklösningar. Den kommer att kräva stora av- och pålastningsytor på de bästa jordarna i Skåne, tiojordarna.

Hade det varit öken, berg eller skog mellan Malmö och Köpenhamn hade det funnits en väg. Grunt vatten brukar inte heller vara något hinder. Det faktum att Öresund är en nationsgräns har dock gjort det möjligt för stockholmare att alltför länge hindra Sydvästsverige från att få den bro som man

så väl behöver. Det är en stor seger för förnuftet att man i Stockholm nu medger även andra tillväxtregioner i vårt land.

Sverige hänger visserligen geografiskt fast i Sovjetunionen, men man måste åka båt för att komma hit. Medvetet eller omedvetet fungerar vi som ett öfolk och isolerar oss i tron att vi är unika och betraktar Europa enligt Jantelagsprincipen. En fast förbindelse till kontinenten skulle erfarenhetsmässigt psykologiskt bryta den här isoleringen, och det är kanske ett av de viktigaste resultaten av ett brobeslut.

Beslutet om Öresundsbron kommer att bli ett av de viktigaste beslut som riksdagen fattar under detta sekel. Det öppnar för internationalism, utveckling och tillväxt samt kulturell och social utveckling. Öresundsbron innebär offensiv regionalpolitik i dess bästa tappning. Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Anf. 40 KJELL-ARNE WELIN (fp):

Herr talman! Jag beklagar utomordentligt djupt att vi har tidspress här i riksdagen, men jag tycker inte att frågan om Öresundsbron kan gå igenom i tystnad. Det är en mycket angelägen fråga. Det hade kanske också kunnat vara på sin plats att den hade fått rejäl tid för behandling här i riksdagen. Justitieutskottet kunde då ha behandlat miljökonsekvenserna i stället för att bara konstatera att man inte har tid med det. Man kunde eventuellt också haft en offentlig hearing om vad en Öresundsbro skulle innebära. Det skall fattas beslut om Öresundsbron med utomordentlig snabbhet, och så verkar det bli.

Jag vill egentligen inte säga något till Bertil Persson, eftersom jag tycker att det skulle genera honom om man visade på den strida ström av direkta felaktigheter som kom ifrån honom här i talarstolen. Rent upplysningsvis kan jag tala om för Bertil Persson att färjorna mellan Helsingborg och Helsingör aldrig någon enda dag står stilla, oavsett väder, isförhållanden eller andra förhållanden som mycket väl kan bli ett hinder på bron. De utgör inget hinder för färjorna mellan Helsingborg och Helsingör. Med den här inledningen skall jag gå över till anförandet, som jag har försökt korta ned.

På onsdagen i förra veckan hölls här i kammaren en ceremoni med anledning av världsmiljödagen. Nu en vecka senare är en majoritet redo att fatta beslut om en Öresundsbro.

Konsekvenserna för miljön kommer i händelse av en bro säkert att bli negativa. Frågan är bara *hur* svåra miljöförändringar vi får.

Jag frågar mig varför vi avhåller ceremonier om miljö när vi ändå inte är beredda att fatta beslut som tar hänsyn till miljön. I det här fallet gäller det dessutom en bro som, i varje fall i ett bredare perspektiv, inte behövs.

I huvudsak kommer jag att redovisa experters uppfattningar inom olika områden – detta för att så långt som möjligt sprida kunskap om konsekvenserna av en eventuell Öresundsbro. Det finns måhända en önskan och absolut ett behov av större kunskap bland ledamöterna.

Propositionen är i sig ett under av osanningar, halvsanningar och felaktigheter. Efter hand kommer jag att visa på detta.

Låt mig börja med kostnaderna, där jag i huvudsak återger vad Ulf von

Sydow och Harald Perby har redovisat i olika sammanhang. Jag kommer också att citera propositionen.

Propositionen försäkrar att projektet kommer att självfinansieras. Trafikanterna, i första hand bilisterna, skall betala brons samlade kostnader. Inga skattemedel skall behöva skjutas till. Och bron skall inte få leda till ökad belastning på miljön.

Det är, vill jag hävda, en ren omöjlighet. Detta projekt är mycket dyrare än vad som angetts inför t.ex. den socialdemokratiska partikongressen 1990. Om Öresundsbron förverkligas kommer den antagligen att medföra en dyr nota för de svenska och danska skattebetalarna eller leda till mera indirekta kostnader i form av ökad miljöförstöring på grund av kraftig trafiktillväxt.

Självfinansieringen har under de senaste åren varit den bärande idén för Öresundsförbindelserna. Tanken på en borrad järnvägstunnel har av den svenske kommunikationsministern dömts ut som "död" just med hänvisning till att tunneln inte skulle gå att finansiera utan tillskott av skattemedel.

Med samma argument framstår emellertid den skisserade bron som ett minst lika "dött" projekt. I de ekonomiska förutsättningarna för bron ingår nämligen mycket omfattande dolda subventioner från de svenska och danska skattebetalarna. Genom att storleken på dessa subventioner inte har redovisats har politiker, journalister och allmänheten bragts att tro att de samlade kostnaderna för en Öresundsbro skulle vara 11–12 miljarder kronor. Detta är en helt vilseledande uppgift. De verkliga kostnaderna är minst tre fyra gånger högre. I de underlagsmaterial som finns i bl.a. statliga utredningar, och som även tilltänkta projektörer som Skanska, NCC och SE-banken använder, ingår nämligen följande förutsättningar:

- Broföretaget skall endast belastas med kostnaderna för själva brobygget från kust till kust samt vissa begränsade anläggningar på land. Att hela projektet förutsätter ett betydligt mera omfattande byggande, bl.a. flera dyrbara tunnelbyggen, framgår inte av kalkylerna för broföretaget.
- I kalkylerna för projektet förutsätts att det undantas från mervärdebeskattning. Eftersom bron byggs över internationellt vatten är tanken att den skall vara skattefri. Detta förutsätter sannolikt att speciella lagar antas av de båda ländernas parlament, och det rimmar illa med ambitionerna om EG-integration.
- Principuppgörelsen mellan de båda regeringarna innebär att bron inte, vilket de svenska socialdemokraterna ville, skall vara privatägd, utan att den skall ägas av de bägge staterna gemensamt. Brobolaget skall emellertid inte självt ha möjlighet att fastställa broavgifterna. Avgifterna skall i stället regleras politiskt så att de blir lika höga som priset för de nuvarande färjebiljetterna. En nyutkommen rapport från konsultfirman Transek visar dock att en så hög avgift kommer att leda till alltför låg beläggning på bron och alltför låga inkomster. Av lönsamhetsskäl krävs en lägre avgift och en betydligt större trafik än man tidigare räknat med.

När det först gäller "baskostnaden" för bron redovisar i dag tilltänkta entreprenörer som Skanska, NCC och SE-banken kalkyler långt utöver de 11–12 miljarder som hittills diskuterats. Enligt Skanska kommer bron att kosta 24 miljarder kronor. I denna summa ingår bara en begränsad del av

nödvändiga kringinvesteringar – hur mycket kan företaget inte säkert definiera.

Uppgifter från SJ, vägverket och de berörda kommunerna visar att de infrastrukturkostnader som direkt kan kopplas till brobygget ligger en bra bit över 10 miljarder kronor. Till dessa hör bl.a. åtgärder för att reducera en del av de problem som bron skapar för miljön och järnvägen. Kostnaden för järnvägstunneln under Malmö anges i den Hulterströmska uppgörelsen om Malmötrafiken till 4–5 miljarder kronor.

En del av dessa investeringskostnader fyller behov som inte är direkt knutna till bron och bör därför täckas av andra intressenter än broprojektet. Vi anger de kostnader som bör belasta bron till 6 miljarder kronor. Där ingår även de danska kringkostnaderna.

I Skanskas 24-miljarderskalkyl har ett tillägg för oförutsedda utgifter på 10 % gjorts. Som kommunikationsministern sade visar erfarenheterna från liknande stora projekt, t.ex. Eurotunneln och Stora Bält-förbindelsen, att påslaget är orimligt lågt satt. För Eurotunneln har kostnaderna fördubblats. Inte ens ett påslag om 20 % utöver Skanskas kalkyl torde räcka för Öresundsbrons del, men minst på denna nivå bör diskussionen kring projektets ekonomi ligga.

Att befria projektet från mervärdeskatt är möjligen förståeligt från rent administrativa utgångspunkter. Att i ett politiskt och samhällsekonomiskt sammanhang bortse från momsen är däremot vilseledande.

Värdet av momsbefrielsen är inte enkelt att fastställa. Det beror på i vad mån broavgifterna kommer att beläggas med moms och hur kvittningen av utgående och ingående moms kommer att ske. Det viktiga i sammanhanget är att omfattningen och konsekvenserna av en momsbefrielse tydligt klargörs innan några beslut fattas.

Bron skall byggas och ägas av ett tvåstatligt bolag. Det betyder att de båda staterna går in som ekonomiska garanter. Projektet får därmed maximalt förmånliga kreditvillkor och slipper utsättas för en traditionell kreditvärdering på marknadsmässiga villkor. En finansiering enligt denna modell försämrar ländernas kreditvärdighet och innebär självfallet en indirekt subvention. Hur stor denna subvention i realiteten blir är oklart. Den är definitivt inte noll.

Med en mycket försiktig värdering av de direkt broanknutna infrastrukturinvesteringarna på 6 miljarder kronor skulle broprojektet därmed kosta kring 40 miljarder kronor och inte de 11–12 miljarder kronor som hittills förutsatts.

För att få en riktig bild av projektets ekonomi borde man emellertid även lägga på de kapitalkostnader som tillkommer fram till dess att lånesumman börjar minska. Ett påslag för dessa kostnader görs i Öresundsdelegationens rapport 1987. Där anges byggkostnaden för själva bron till 6 miljarder kronor och med den samlade skulden 10 år efter byggets avslutande till 14,5 miljarder kronor. Under 9–10 år efter öppnandet förutsätts alltså de löpande kostnaderna överstiga intäkterna från broavgifter. Ägarna måste fortsätta att låna pengar även efter brons öppnande. Genom att göra bron helstatlig ökar man möjligheterna att trolla bort dessa extrakostnader.

Om man håller fast vid målet självfinansiering samtidigt som broavgifter

låses på nuvarande färjebiljettsnivå krävs alltså att väg- och tågtrafiken på bron blir minst tre fyra gånger högre än vad som tidigare ansetts nödvändigt. Detta är självfallet helt orimligt.

Om "färjebiljettsprincipen" överges för att man skall klara ekonomin och optimera intäkterna måste avgifterna sänkas så att trafikintensiteten över bron ökar ännu kraftigare. Men då handlar det om trafikökningar många gånger större än de som alla redovisade miljöanalyser utgått från. Helt ny trafik, som för närvarande inte ens existerar i planeringen, måste genereras.

Detta är väl känt. Georg Andersson har redan sänt ut de första signalerna om att såväl "färjebiljettsprincipen" som talet om att begränsa trafiktillväxten kommer att överges när beslutet om brobygget väl drivits igenom. Med renare motorer och andra motorbränslen kommer vi i en helt annan situation, hävdar han. Då spelar det inte någon större roll om 8 000 eller 15 000 passerar varje dag. Georg Anderssons resonemang innebär att de miljökonsekvensanalyser som brodiskussionen vid bl.a. den socialdemokratiska partikongressen 1990 hittills har baserats på blir helt meningslösa. Med en flera gånger större trafik än som tidigare förutsatts blir utsläppsbilden naturligtvis en helt annan.

Även om det finns osäkerheter i dessa grova beräkningar – notan blir kanske "bara" 35 och inte 40 miljarder kronor – är slutsatsen klar:

Öresundsbron går inte att självfinansiera med hjälp av broavgifter. Detta är sannolikt skälet till att sonderingar regeringarna gjort inom näringslivet inte har gett några positiva resultat ens bland de hetaste broentusiasterna. För att klara bron ekonomiskt kommer det därför – precis som för en tågtunnel – att krävas dolda eller öppna subventioner från de svenska och danska skattebetalarna. I brofallet måste dessutom alla tankar på miljöhänsyn överges.

Herr talman! Efter detta vill jag beröra folkrätten. Här återges framför allt material från Olle Hermansson.

Enligt internationell folkrätt skall alla stater garanteras fri passage genom internationella farleder. Just nu behandlar Internationella domstolen i Haag Finlands stämning av Danmark. Österbron i Stora Bält-förbindelen kommer att blockera farleden. Domen kan komma att fungera som prejudikat för framtida mål om Öresundsbron.

Till saken hör att det aldrig tidigare byggts en bro mellan två stater över ett internationellt sund. Därför finns inte några prejudikat att tillgå.

En bro som hindrar sjöfarten över en internationell farled som Öresund är med all sannolikhet något som många länder kommer att reagera mot.

I sådana här fall kan man inte se till nationella lagar utan måste ta hänsyn till internationell rätt.

En grundprincip i internationell rätt är att framkomligheten i en internationell farled inte får försvåras eller förhindras. Östersjön och Nordsjön betraktas också som öppna hav.

Enligt internationell rätt skall fri passage mellan öppna hav garanteras. Kan något land – och det behöver inte vara en Östersjöstat – visa att bron kan komma att förhindra oinskränkt genomfart så kan internationella domstolen i Haag besluta att bron inte får byggas.

Dessutom finns ända sedan 1857 en traktat Östersjöländerna emellan som även den garanterar fri passage mellen de båda haven.

För Öresund gäller också vad de nordiska länderna kommit överens om i olika konventioner om Östersjön och Nordsjön samt i internationella konventioner. Ett problem med konventionerna är att det i dem inte finns någon koppling mellan luftföroreningar och havet. Alltså finns inget som reglerar bilgasutsläpp från en bro som påverkar havet.

Trafiken genom Öresund och Bälten regleras av 1857 års traktat om avskaffande av Öresundstullen. Den undertecknades av bl.a. Ryssland och Preussen. Eftersom delar av dessa länder nu utgörs av Finland, Estland, Lettland, Litauen, Polen och Tyskland, måste dessa stater ha inträtt i signatärmakternas rätt. Enligt traktaten får genomfarten i Öresund och Bälten inte under någon förevändning hindras eller försvåras.

När man vet att tankfartyg med en längd av 300 meter och 16 knops fart och torrlastfartyg med en last motsvarande 40 långtradare skall tvingas passera genom två öppningar om 290 respektive 320 meter, genom vilka den livliga trafiken skall trängas, att Öresund täcks av svår dimma i genomsnitt 41 dagar om året – SMHIs uppgifter, att storm i genomsnitt förekommer två dygn i månaden och att isskruvning vissa år har varit synnerligen svår, kan man väl inte bestrida att bropelarna kommer att vara till besvär för genomfartstrafiken i sundet och därför stridande mot 1857 års traktat.

Miljön vad gäller mark och luft är redan i dag mycket svår i västra Skåne. Bokskogen har utomordentligt svåra skador. Det är osäkert om denna skog överlever om inte föroreningarna minskas radikalt. Detsamma gäller åker- och betesmarker. När alla resurser för en förbättrad totalmiljö behöver aktiveras, planeras i stället för en fortsatt kraftig försämring av totalmiljön i Skåne. Hela Skåne har av miljöskäl infört hastighetsgränsen 90 km/tim. Trots detta planerar man nu för en radikal ökning av trafikintensiteten.

På s. 14 i propositionen står: "Frågan om en särskild miljöprövning har inte berörts av Öresundsdelegationerna. I avtalet anges att utformningen av Öresundsförbindelsen skall ske med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt så att skadliga verkningar på miljön förebyggs." Detta har Elving Andersson redan krävt ett förtydligande av, vilket tyvärr uteblev.

Detta är ett direkt citat efter uttalanden av den av regeringen tillsatta Miljödelegationen Västra Skåne, som tagit ställning för en järnvägstunnel och som beträffande en bro säger att "på tre regionalt ytterligt väsentliga punkter finns ännu inget relevant beslutsunderlag, nämligen

– hur påverkas Skånes grustillgångar och grundvatten?
– hur stabil är grunden för sundet?
– hur påverkas sundet i strömförändringar?"

I propositionen ges inga svar på dessa frågor.

Till det pågående bygget av Stora Bältbron tas stora mängder grus, bergkross, från Bornholm. Varifrån skall materialet till Öresundsbron tas? Tillverkning av betong, som det här rör sig om, kräver dessutom en viss bestämd kvalitet av grus.

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) har genom generaldirektör Jan Olof Carlsson och särskilt genom förste statsgeolog Bertil Ringberg skrivit

till kommunikationsdepartementet den 31 maj 1989 och påtalat att en grushushållningsplan måste antas innan man beslutar om en Öresundsbro. Det är inte bara själva brobygget som kräver enorma mängder, utan också den förväntade ökningen av bostäder och industrier samt inte minst den nödvändiga utbyggnaden av infrastrukturen. Följderna av denna exploatering kan inte överblickas. SGU gör en del kommentarer till detta. Jag behöver inte gå in ytterligare på dem. Jag tycker att man kunde ha begärt att få svar på de här frågorna innan man beslutar om bron.

Östersjön är redan i dag illa ute och räddningskonferenserna avlöser varandra. Ofta är huvudtalarna vid dessa konferenser samma personer som nu är beredda att bygga en Öresundsbro, med alla de frågetecken det innebär om konsekvenser för Östersjön.

I propositionen sägs att vattengenomströmningen i sundet skall förbli oförändrad genom att muddring företas i anslutning till brobygget, den s.k. noll-lösningen. Uttalandet bygger på den undersökning Öresundsdelegationen låtit SMHI göra. Denna undersökning är dock enbart att betrakta som ett pilotprojekt och säger ingenting om hur det verkligen kommer att bli. Den ansvarige för SMHIs undersökning, oceanograf Jonny Svensson, varnade själv vid ett seminarium om Öresundsbron så sent som den 11 april i år för miljökonsekvenserna i Öresund och Östersjön. En fast förbindelse över Öresund leder enligt Jonny Svensson till varaktiga miljökonsekvenser antingen för Östersjön eller för Öresund. Det går inte att undvika att miljön skadas i ett av områdena. Det är möjligt både tekniskt och ekonomiskt att genomföra utgrävningar och muddringar i Öresund, så att man når en nolllösning för Östersjön, menar Jonny Svensson, men det ger både tillfälliga och varaktiga förändringar i sundet. Stora muddringsarbeten leder till kraftig uppgrumling av vattnet, och permanenta bottenförändringar påverkar fiskens fortplantning och ynglens överlevnad.

Jonny Svensson fortsätter i en artikel som har publicerats i Helsingborgs Dagblad:

"I den proposition regeringen lagt fram för riksdagen om en fast Öresundsförbindelse behandlas remissinstansernas svar summariskt och ger ibland en direkt missvisande bild av deras synpunkter.

Man skulle kunna säga att de som skrivit propositionen citerat remissvaren som 'fan läser bibeln' ".

I regeringens proposition står helt enkelt att SMHI anser att utredningsförslaget att bygga den fasta förbindelsen så att strömningarna genom Öresund går oförhindrade ur oceanografisk synvinkel är tillfredsställande. Punkt och slut.

I sin rapport skriver Jonny Svensson att det är ofrånkomligt att en fast förbindelse över Öresund ger varaktiga konsekvenser för miljön. Han påpekar att den prognos som han har gjort, för hur en fast förbindelse kan utformas så att vattengenomströmningarna inte störs, är en rent teoretisk produkt, och att han inte kan ge några som helst garantier för att den håller i en praktisk prövning. Det är bl.a. Jonny Svenssons rapporter regeringen har använt som underlag för propositionen. Det är alltså rapporter som inte ens forskaren som tagit fram dem anser ha någon större tillförlitlighet. Mycket av det som Jonny Svensson har sagt har dessutom, i andra sammanhang, professorn

i marinekologi vid Stockholms universitet, Bengt-Owe Jansson, uttryckt på liknande sätt.

Jonny Svensson fortsätter: Det hade varit önskvärt om regeringen också tagit med de negativa svaren. Regeringen föreslår i propositionen att riksdagen godkänner det avtal som Sverige den 23 mars ingick med Danmark, om en fast förbindelse över Öresund. Den information som riksdagsledamöterna får i propositionen skall de grunda sitt ställningstagande på då de i riksdagen skall godkänna – eller förkasta – avtalet.

Jag hoppas att riksdagsmännen läser också övrigt material i frågan, kommenterar Jonny Svensson, och påpekar att propositionen inte direkt är någon objektiv sammanställning. Mycket av regeringens handlande hängs upp på Jonny Svenssons utredning. Han varnar själv för de ställningstaganden som regeringen gör och för havskonsekvenserna i händelse av en Öresundsbro.

Om salthalten i Östersjön förändras, även med delar av promille, påverkas de växter och djur som lever där. Östersjön är jordens största brackvattenhav. De organismer som lever där, lever alla på marginalen av vad de tål i form av låg eller hög salthalt. De är med andra ord en samling av saltvattens- resp. sötvattensorganismer som anpassat sig till Östersjöns låga salthalt. Därför går det inte heller att muddra i Öresund så att inflödet av saltvatten till Östersjön blir högre än normalt. Detta är lika förödande som att minska saltvatteninflödet.

När det gäller muddringen har det inte heller sagts var muddringsmassorna skall läggas. Man konstaterar i Öresundsledningen att de stora mängder muddermassor som här är aktuella är svåra att finna lämpliga deponeringsplatser för i Öresund, man tar inte ställning till var de skall deponeras. Det rör sig om flera miljoner kubikmeter schaktmassor av tvetydigt innehåll med tanke på den belastning sundet under många år har utsatts för.

Herr talman! En bro över Öresund är i sig en uppmuntran till ökade transporter i Skåneregionen. Det är de flesta forskare överens om. Men Öresundsdelegationen räknar i sina kalkyler inte med någon ökning av biltrafiken.

Man räknar bara med en omfördelning av redan befintlig trafik. Detta har inget som helst stöd naturvetenskapligt sett, säger Bengt Nihlgård, som är docent vid växtekologiska institutionen i Lund.

Alla beräkningar som gjorts förutsätter att bron inte kommer att påverka samhället som sådant, säger Bengt Nihlgård. Han anser att man, både samhällsekonomiskt och konsekvensmässigt, borde ta fasta på effekterna av trafiklösningsingrepp som gjorts i andra länder.

Det finns en engelsk forskare som menar att det är helt absurt att utredningarna ser ut som de gör. Miljömässigt konstaterar man bara effekten av trafiken över själva bron. De borde skämmas över att lägga fram ett sådant material.

Den engelske forskaren har tittat på hur olika broprojekt i Europa har påverkat de orter där brofästen finns.

Biltrafiken i regionen kommer att öka fem eller sex gånger jämfört med dagens trafik om bron byggs, förutspår Bengt Nihlgård.

Bengt Nihlgård pekar också på ett argument som inte har kommit fram tidigare: I Skåne finns Sveriges bästa åkerjordar.

Ett av målen med att bygga bron är ju att stimulera industriell etablering i regionen.

Nihlgård menar att det ur samhällsekonomisk synvinkel är helt fel att fortsätta att exploatera jordbruksmark, som långsiktigt är den mest värdefulla i landet, i industriella syften.

Med bro och nyetableringar binder man sig vid att inte bruka denna jord. De långsiktiga samhällsekonomiska konsekvenserna har ingen tänkt på.

För att spara tid åt kammaren avstår jag från att återge mycket av det som Bengt Nihlgård har sagt. I stället skall jag gå vidare med någonting annat. Den som är intresserad kan ta del av vad denne på många områden utomordentligt kunnige man har att säga.

Jag går så över till att tala om vad Göran Petersson säger. Han är verksam vid Göteborgs universitet. Han talar bl.a. om de gränsvärden som myndigheterna sätter upp för exempelvis bilavgaser. Vidare pekar han på att man för bara tio år sedan såg benzpyrener och andra aromatiska kolväten som den farligaste gruppen av ämnen i avgaser. Men sedan dess har forskarna funnit att både dioxiner och nitroareaner – i många fall ämnen som är extremt giftiga för arvsmassan – innebär betydligt större problem.

Mot den bakgrunden är det viktigt att inse, menar Göran Petersson, att våra kunskaper om vilka hälsofarliga ämnen bilavgaser innehåller är fragmentariska och att de flesta farligheterna ännu inte har identifierats.

Mycket av den aktuella forskningen på området visar att bilavgaserna spelar en betydande roll för om allergier och astma skall bryta ut eller inte. Även allergier mot naturliga ämnen drabbar alltfler barn i dag.

Forskningsresultat visar att om barn och blivande mödrar inte utsattes för bilavgaser, skulle allergier heller inte bryta ut. Vår inandning av avgaser påverkar också immunförsvaret. Om man ofta har luftvägsinfektioner är det ett tidigt tecken på skador.

Med detta lämnar jag miljön, eftersom jag också vill hinna säga några ord om ScanLink-konsortiets verksamhet i Köpenhamn, som startades strax före mitten av 1980-talet.

Det var Pehr G Gyllenhammar som i början av 1980-talet tog initiativ till ScanLink-konsortiet. Verksamheten påbörjades 1983–1984 i Köpenhamn och avslutades för ungefär ett halvår sedan. Konsortiets verksamhet gick ut på att se till att politikerna i Danmark och Sverige fattade, enligt konsortiets uppfattning, rätt beslut om en Öresundsbro.

Först var Pehr G Gyllenhammar och de andra herrarna i Roundtable of European Industrialists, en av näringslivets tyngsta påtryckargrupper i Europa. 1984 började man jobba för Scandinavian Link, och därmed för bl.a. en bro över Öresund.

En bro var viktig. Tunnel för tåg var aldrig något alternativ för dessa herrar. Sedan dess har ett koppel av mäktiga människor med Köpenhamn som centrum arbetat på heltid med att övertyga politikerna i Sverige och Danmark. Volvo lånade ut sina direktörer Johan Hallenberg och Bo Ekman. I det sällskapet har man aldrig stuckit under stol med att man betalat ut mycket pengar för att påverka politiker och folkopinioner i "rätt" riktning.

Näringslivet – Volvo och Saab – har finansierat ScanLink-konsortiets verksamhet i Köpenhamn. Hur mycket pengar det rör sig om vet ingen. Den lägsta summa som nämns är 20 milj., men vissa källor talar om mångdubbelt större insatser. Konsortiets uppgift har varit att genom lobbyverksamhet påverka politikerna att fatta beslut om en Öresundsbro.

ScanLink-konsortiet har haft en enastående framgång med sin lobbyverksamhet. Näringslivet behöver inte riskera en enda krona för att denna del av Scandinavian Link skall bli verklighet. Sverige och Danmark bjuder på hela tillkomsten av Öresundsbron.

Varför vill då Volvo, till varje pris, att den här trafikleden genom hela Europa byggs i expresstempo? Naturligtvis är svaret att man är rädd för en lagstiftning som försvårar tung lastbilstrafik.

Genom att staterna investerar i dyrbar infrastruktur är det inte möjligt att lagstifta om inskränkningar av den tunga lastbilstrafiken.

Den lobbyverksamhet som har bedrivits genom ScanLink-konsortiet har satt hela den demokratiska processen ur spel. Exakt hur det har gått till är inte alldeles lätt att veta. Men det hela har skötts med stor skicklighet och med fullständig framgång. Det är ett faktum.

Avslutningsvis: Det kan inte vara någon hemlighet för någon hur många osäkerhetsfaktorer beträffande konsekvenserna av en Öresundsbro som finns. Trots det vill en majoritet bygga bron. Insatsen kan vara hög i form av utslagning av djur- och växtliv i Skåne, Östersjön och Öresund. Det är som att syssla med rysk roulett – man hoppas och tror. Insatsen är ungefär densamma.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 2, som väl tillfredsställer mitt motionsyrkande om avslag.

Anf. 41 BERTIL PERSSON (m) replik:

Herr talman! Kjell-Arne Welin påstår att jag är osaklig. Som exempel anför han detta med att man inte har löst problemen i Helsingborg. Sedan sade han att isskruvningen runt bron skulle bli ett mycket stort problem. Det var just bl.a. isproblemen i sundet mellan Malmö och Köpenhamn som jag menade skapar en del av de stora problemen som finns med regulariteten och turtätheten i trafiken mellan de stora städer som bron alltså skall förbinda med varandra. Därför behövs bron.

Att ha växtekologen Bengt Nihlgård som trafikexpert vittnar om hur Kjell-Arne Welin tänker när han väljer experter.

Anf. 42 KJELL-ARNE WELIN (fp) replik:

Herr talman! Bertil Persson gav i sitt anförande mycket klara besked om att trafiksituationen när det gäller förbindelserna mellan Sverige och Danmark inte kan fungera tillfredsställande ifall det är svåra t.ex. väder- eller isförhållanden. Men någon reservation i det sammanhanget talas det inte om i Bertil Perssons anförande. Det är det som jag har reagerat på. Dessutom finns det många andra felaktigheter där.

Icke en enda dag går färjorna mellan Helsingborg och Helsingör ens i stort sett enligt tidtabellen. Att hävda någonting annat innebär att man säger fullständigt felaktiga saker. Man har fullständigt felaktiga argument för byggan-

det av en bro. Tror man att det som Bertil Persson säger är sant, kan man, naturligtvis, få oss andra att tro att det är väldigt viktigt att bygga en bro. Men man *vet* att situationen är en helt annan, att trafiken mellan Sverige och Danmark alltid med nuvarande trafiksystem går utan några som helst inskränkningar när det gäller de naturliga vägarna norrifrån över till Danmark. Att kommunikationerna är sämre mellan Malmö och Köpenhamn beror naturligtvis på att det inte är den naturliga vägen till Danmark när man kommer norrifrån, från Sverige. Nu tänker man alltså se till att vi får trafikvägar som inte är naturliga. I stället får vi onaturliga trafikvägar. På det viset skall man få fram ett beslut om ett byggande av en bro.

Anf. 43 BERTIL PERSSON (m) replik:

Herr talman! Om Kjell-Arne Welin tror att den naturliga vägen mellan Lunds universitet och Köpenhamn/Roskildes universitet går via Helsingborg, ber jag kammaren om ursäkt för att jag måste säga att han har fel.

Anf. 44 KJELL-ARNE WELIN (fp) replik:

Herr talman! Jag trodde att Bertil Persson lyssnade på vad jag sade. Jag sade nämligen att det för norrifrån, från Sverige kommande trafik som skall till Danmark är naturligt att köra via Helsingborg–Helsingör. Åsikten att det finns behov av bättre trafikvägar mellan Malmö och Köpenhamn finns det kanske ett visst fog för. Men de trafikvägar som efterfrågas finns faktiskt i dag.

Andre vice talmannen anmälde att Bertil Persson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 45 Tredje vice talman BERTIL FISKESJÖ (c):

Herr talman! Jag instämmer i Kjell-Arne Welins alldeles utmärkta och kunskapsspäckade anförande. Jag kan inte finna att jag på någon punkt har en avvikande mening gentemot vad han anförde. Jag vill också instämma i det anförande som tidigare har hållits av Elving Andersson för centerns del. Det börjar bli sent på dagen. Mycket är sagt och jag skall för den skull begränsa mitt anförande.

Det brukar rätt ofta sägas att vi som är emot en bilbro över Öresund är isolationister och rädda för kontakter över gränserna. Det har förekommit antydningar om sådant även i dag. Det är ett skamgrepp, som man tar till när man inte klarar den sakliga argumentationen.

Jag gillar danskar. Jag gillar över huvud taget att träffa människor från andra länder. Jag har rest mycket och jag gillar att resa. Jag tycker det är viktigt att vi bygger ut kontakterna över gränserna. Det är utvecklande. Det är lärorikt och nödvändigt. Men detta har ingenting att göra med vad man tycker om en bilbro över Öresund.

Jag anser att hela broprojektet är ett slags farfarsdröm. Man har fastnat i det som sågs såsom något positivt och framstegsvänligt på 1950- och 1960-talen, och man har inte upptäckt att man har blivit förbisprungen av tiden och tekniken. Man har inte upptäckt att helt andra problem nu pockar på sin lösning än frågan hur man på snabbaste sätt skall kunna ta en bil från en

punkt till en annan. Man har inte upptäckt att Europakartan har förändrats under senare år, politiskt, kommersiellt och trafiktekniskt. Det är således broförespråkarna som är mossbelupna och efter sin tid och inte vi som är emot bron. Det är vi som lever i nutiden och försöker planera för framtiden på ett i vidaste mening rationellt och framsynt sätt.

Jag har varit med om många beslut här i riksdagen då delar av beslutet och delar av beslutsunderlaget på goda grunder har kunnat ifrågasättas. Jag kan inte erinra mig någon fråga av större omfattning i vilken samtliga angivna förutsättningar på goda grunder starkt har kunnat ifrågasättas. Men så är det med den fråga som riksdagsmajoriteten nu tydligen är beredd att fatta beslut om.

Riksdagsmajoriteten tar ett stort ansvar. Jag hoppas att man åtminstone tror sig ha full insikt i vad man gör. Att handla i god tro är ju från moralisk synpunkt alltid en ursäkt, även om den är bräcklig.

De restriktioner som jag har ålagt mig här tillåter inte att jag går in i detalj på de invändningar som finns mot propositionen och utskottets förslag. Mycket har redan sagts av tidigare kunniga debattörer.

Utskottsbetänkandet är mycket tunt för att gälla en så här stor fråga och innehåller egentligen ingen självständig prövning. Beredningen har diskuterats tidigare. Den har varit mycket märklig. Den utfrågning av särskild expertis som utskottet borde ha anordnat fick vi anordna genom ett partiinitiativ. Det gjorde vi. Det var mycket intressant. Vad som sades där borde ha kommit samtliga utskottsledamöter till del, men de flesta var alltså inte där.

Samtliga de högt kvalificerade vetenskapsmän som vi fick tillfälle att höra vid denna hearing vände tummen ned för projektet. I dagens nummer av Dagens Nyheter går elva mycket kvalificerade vetenskapsmän, de bästa vi har i riket inom t.ex. marinbiologi, direkt emot broprojektet och uppmanar riksdagens ledamöter att rösta nej. Den verkliga expertisen står således på vår sida. Men denna expertis viftar tydligen majoriteten sorglöst och sorgligt nog bort.

Det förefaller mig litet egendomligt att samma personer, vilka i andra sammanhang ofta säger att vi verkligen skall suga till oss vad som finns inom den vetenskapliga världen och vilka i vanliga fall har mycket stor respekt för vad man kommer fram till genom kvalificerad forskning, just i denna fråga väljer att fullständigt nonchalera den expertis som vi har. Det är en mycket märklig psykologisk process som måste ha ägt rum hos dessa människor.

Herr talman! Så kortfattat om några mera konkreta invändningar mot broprojektet. När det gäller den internationella aspekten redogjorde Kjell-Arne Welin för den ganska utförligt. Utskottet säger – och stöttar sig därvidlag på ett uttalande från majoriteten i utrikesutskottet – att brobygget såsom det skisserats är helt förenligt med 1887 års Öresundstraktat om fri sjöfart genom sundet och den nordiska miljökonventionen av år 1974. Jaså – är man beredd att utbrista. Hur vet man det? Var finns någon redovisning av konsultationerna med Östersjöstaterna?

Vad gäller andra projekt – det nämnde också Kjell-Arne Welin – har det visat sig att det kan bli mycket bråk. Finland bråkar med Danmark inför den internationella domstolen i Haag om Stora Bältet-projektet. Jag skall inte gå närmare in på det, men liknande bekymmer kan uppkomma i samband

med projektet över Öresund. Det har uppfattats som en intern svensk-dansk affär, och några seriösa resonemang om trafikföring och miljöeffekter med staterna runt Östersjön i denna fråga har jag inte kunnat upptäcka. Så självgoda, ärade ledamöter, borde vi inte vara. Det kan komma surt efter.

Till detta kommer att de allra senaste beräkningarna visar att man ur ren sjösäkerhetssynpunkt tydligen inte kan bygga bron som man tänkt sig. Större båtar kan helt enkelt inte mötas inom det utrymme som den beräknade brospannen ger. Om man förlänger avståndet mellan brospannen på det sätt som säker sjöfart kräver, riskerar man tydligen att knäcka bron om t.ex. två tåg möts på bron mellan spannen. När regeringens broexpert tillfrågades i en tidning om man kan ha så långt mellan brospannen som 500 meter, vilket analytikerna menar krävs för säker sjötrafik, sade han att han inte kunde svara på frågan. Kan ni, ärade ledamöter i trafikutskottets majoritet, svara på den frågan? Det kan ni tydligen, om man skall gå efter det beslut som ni nu vill förföra riksdagen till.

Kostnaderna har också berörts utförligt tidigare. De siffror som nämns i propositionen och i utskottsbetänkandet stannar vid 10–12 miljarder. Jag refererar till Naturskyddsföreningen – jag skulle kunna referera till många andra – som har gjort beräkningar vilka visar att det kan komma att röra sig om mångdubbelt så stora belopp. 50 miljarder i 1990 års penningvärde har nämnts. Om jag inte hade vetat att kommunikationsministern är nykterist, skulle jag ha föreslagit ett vad om en flaska mycket god konjak att det kommer att bli Naturskyddsföreningen som närmast kommer att få rätt när det hela har genomförts.

Jag har den stora förmånen att bo i Lund, vilket jag verkligen betraktar som en stor förmån, närmast ett privilegium. Det gör att jag också vet – och det är det verkligt negativa – hur trafiksituationen ser ut i området. Det är vårt stora problem i det område där jag bor. Redan nu är det mycket trångt på vägarna. Vissa tider på dygnet är det långa köer på t.ex. motorvägen mellan Lund och Malmö, vilket ibland gjort att jag varit på vippen att komma för sent till Sturup och riksdagen. Det hade naturligtvis varit en stor olycka.

Om den ökade biltrafik som alla lönsamhetskalkyler förutsätter skall komma fram, innebär detta att man måste bygga mycket och stort. Jag föreställer mig att man måste bygga ytterligare en motorväg mellan Malmö och Lund som sträcker sig en god bit norröver – hur nu ett motorvägsbygge skall gå till i detta tätbygda område, vars främsta problem är trafiken. Och jag har bara antytt en del av de anslutningsproblem som måste lösas och som för sin lösning kommer att kosta stora summor.

Symtomatiskt är att i ett skede, som jag mycket väl minns, av debatten om beslutsordningen gick företrädare för storfinans och banker i Skåne käckt ut och försäkrade att finansieringen inte skulle bli något problem. Det skulle man minsan klara på privat väg utifrån rent företagsekonomiska kalkyler. Dessa flotta erbjudanden har nu helt tystnat. Det är nog klokt. Nu är det de båda staterna som ytterst skall stå för den ekonomiska garantin. Även om man säger att detta inte skall belasta skattebetalarna, är det klart att i slutledet belastar alla kostnader på ett eller annat sätt medborgarna.

När det gäller trafikföreningen måste man fråga sig varför man nu skall satsa på att föra även den trafik som skall till mellersta och östra delen av

Europa över västra Skåne och Danmark. Det är ju – som så många har framhållit – en alldeles onödig, dum och kostsam omväg, oavsett om det gäller personbilar, långtradare eller tåg. Raka spåret till stora delar av kontinenten går ju faktiskt rakt söder- eller öster ut, om man nu skall gå efter den karta som ändå gäller. En målveten satsning på sjöfarten är således redan från ren trafikföringssynpunkt det mest rationella. Vad vi behöver är en solfjäder av goda förbindelser över Östersjön.

Det förvånar mig att man är så benägen att rent allmänt bortse ifrån de trängselproblem som vi redan har i trafiken i västra Skåne, i Danmark och i stora delar av Europa. Bilarna kommer helt enkelt inte fram. Man står i kö överallt. Att i det läget som en framtidssatsning satsa på ökad biltrafik förefaller inte särskilt begåvat.

Miljön är naturligtvis den mest ödesdigra frågan. Den har också många olika aspekter. En del har jag redan tangerat. Vi tål helt enkelt inte mer föroreningar i västra Skåne. Vi är värst utsatta i landet som helhet. Enligt bl.a. den undersökning som tidigare omnämnts dör t.o.m. bokskogen. Vi kan alltså inte ta ansvar för ytterligare belastning. Tvärtom måste utsläppen drastiskt reduceras om natur och människor skall kunna leva vidare i denna fina del av vårt fosterland. Broprojektet innebär enligt min mening – om det fullföljs – en fullständigt oansvarig ökad belastning. Hur man kan se detta som ett framsteg är för mig svårt att förstå.

Vi har självfallet ansvar också för miljön i havet, för miljön i sundet och i Östersjön. Vi vet att stora delar av sundet och av Östersjön redan är döende eller har dött. Att med öppna ögon bidra till att ytterligare påskynda den pågående processen borde ingen känna någon större stolthet över. Vår ambition borde i stället vara att inte sky några ansträngningar för att sund och hav skall ha någon chans att bli friska igen.

Herr talman! En framstående finansman sade enligt ett tidningsreferat för något år sedan att det enda begripliga motivet för det enorma kapitalslöseri som bron innebar var att några skånska direktörer skulle kunna åka limousin direkt till Kastrup. Den fråga som riksdagen nu har att ta ställning till är om detta är ett tillräckligt motiv för att bifalla trafikutskottets majoritetsförslag. Det tycker inte jag, särskilt inte som det redan nu är mycket enkelt att med stor snabbhet komma till Kastrup. Det kan t.o.m. tänkas att det blir betydligt svårare om bron byggs och bilköerna tätnar.

Herr talman! Jag ber att få instämma i det yrkande som framställts av Elving Andersson.

Anf. 46 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att anslag nu har satts upp om att detta sammanträde skall fortsätta efter kl. 19.00.

Anf. 47 ANNIKA ÅHNBERG (v):

Herr talman! Det finns kunskap som är svår att ta till sig. Även om man ser siffrorna i svart på vitt kan det vara ouppnåeligt att förstå innebörden. Att 100 000 km^2 av bottnarna i Östersjön och Kattegatt är döda, utan liv, är en sådan kunskap som det måste vara svårt för väldigt många att ta till sig, för har man gjort det, måste man också handla.

100 000 km^2, det är 35 % av bottenytan i dessa områden. Vi vet alla att läget för Östersjön är kritiskt. Belastningen av föroreningar från många tillflöden är stor. Vi vet också att många arter av växter och djur i Östersjön är akut hotade. Torsken är en av dessa arter. Den är för sin reproduktion beroende av hög salt- och syrehalt.

Jag måste säga att det förvånar mig att folkpartiet, som i jordbruksutskottet så varmt värnat om torskbeståndet i Östersjön och som känt sig föranlåtna att reservera sig och begära att ytterligare åtgärder måste vidtas för att rädda torskbeståndet i Östersjön, inte har kommit på tanken att man själva kunde göra en viktig insats här, nämligen att säga nej till bron över Öresund.

Östersjön är ett grunt innanhav med bräckt vatten. Vattnet har låg temperatur, låg salthalt och låg syrehalt. Detta vatten delas i skikt med olika salthalt. Skikten blandas inte. De övre skikten lägger sig som ett lock över de undre. Det är bara vid vissa speciella temperatur- och vindförhållanden som det kan bli en vattenomsättning och inströmning av nytt syre- och saltrikt vatten till Östersjön. Det är detta vattenutbyte som nu hotas av brobygget.

Det har tidigare i debatten talats om att det ligger en båt nedanför slottet, miljökuttern Anton, som är här med en appell från 30 organisationer i länderna runt Östersjön. Appellen vädjar till denna beslutande församling, Sveriges riksdag, att säga nej till brobygget. Miljökuttern Anton har också med sig en modell över Östersjön och de kringliggande områdena. När man betraktar modellen ser man mycket tydligt hur oerhört smala passagerna till Östersjön är, de passager som är nödvändiga för vattenutbytet. När man tittar på denna modell blir det alldeles uppenbart hur oerhört farofyllt det är att bygga den här bron och att också genomföra andra broprojekt som är på gång. Man förstår också att om tillflödena ytterligare begränsas, om passagerna ytterligare krymps, måste det innebära en stor fara för Östersjön. Denna fara har också påtalats av många forskare.

Det har sagts i debatten att det finns många utredningar om Öresundsbron, och det är sant, men ändå finns det inte tillräckligt med bevis för att vattenföringen till Östersjön inte kommer att försämras. Alla metertjocka buntar av papper kan inte dölja detta enkla faktum att dessa bevis saknas.

Nyligen debatterade riksdagen miljöpolitiken. Vi kunde då konstatera att när det gäller kväveoxidutsläppen har vi inte en chans att uppnå de av riksdagen tidigare uppsatta målen. Naturvårdsverket konstaterade i sin utredning Luft 90 att med de nu beslutade och föreslagna åtgärderna kommer vi bara att uppnå en reduktion av kväveoxidutsläppen med 15 % till slutet av 1990-talet. Det behövs en mycket större reduktion. Vägtrafiken står för 49 % av kväveoxidutsläppen i Sverige, och den ger också upphov till utsläpp av kolväten och stoft. En stor och ökande del av koldioxidutsläppen kommer från vägtrafiken.

Kväveutsläppen bidrar i mycket hög grad till markförsurningen. I de södra delarna av vårt land är markförsurningen omfattande. Den leder till att viktiga näringsämnen lakas ur jorden och att giftiga metaller, t.ex. aluminium, frigörs. Vi räknar nu med att var femte gran i vårt land har nedsatt vitalitet, och ökningen går mycket snabbt. Enligt en alldeles färsk utredning från Umeå universitet har ökningen varit 25 % mellan åren 1988 och 1989. Försurningen av skogen, framför allt via marken, är det allra största hotet mot

den svenska skogen. Detta är också en sådan kunskap som många väljer att inte ta till sig. Det finns inget annat sätt att hantera dessa problem med vägtrafiken än att välja andra trafiksystem. Det finns inga andra lösningar. Vi måste ta till oss denna insikt och handla utifrån den.

Trafikutskottets majoritet säger trosvisst att utsläppen från biltrafiken på bron blir marginella i förhållande till belastningen i resten av Skåne. Men hur tror utskottets majoritet att bilarna på bron skall komma dit? Kommer de inte genom resten av Skåne? Och är det inte just själva det faktum att bron kommer att finnas där som drar dem dit? Det är ju uppenbart för var och en att ett sådant påstående är erbarmligt. Det är värdigt en beslutande församling i Grönköping men inte ett utskott i Sveriges riksdag. Det är ju självklart att man, när man beaktar denna bros effekter på miljön, inte får ta hänsyn till enbart utsläppen på bron utan konsekvenserna i vidare mening, för trafikföringen som helhet.

Utskottets majoritet säger vidare trosvisst att detta projekt nu skall prövas enligt svensk miljölagstiftning. Men det betyder ju i detta fall att det prövas enligt naturresurslagen, där den sista beslutande instansen är regeringen. Det betyder att de som vill ha detta projekt sedan i sin tur igen skall pröva om det var förenligt med miljön. Vi tycker från vänsterpartiets sida inte att detta är en tillförlitlig process.

Öresundsbron skall utformas med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, sägs det vidare. Det är den gamla vanliga visan. Det är så vår miljölagstiftning fungerar. Jag vill återigen referera till den stora miljödebatt som vi nyligen hade i riksdagen. Då var alla partier överens om att denna miljölagstiftning just därför är så bristfällig att den i stället borde bygga på miljökvalitetsnormer. Men miljökvalitetsnormer betyder just att man tittar på vilken belastning i fråga om utsläpp som ett område tål. Och om belastningen ligger över den nivån säger man nej till ytterligare projekt som späder på denna belastning. Och alla partiers företrädare stod här i talarstolen och sade att de ville ha en sådan lagstiftning. Men kan vi då inte förhålla oss till Öresundsbron som om vi hade denna lagstiftning? Då måste vi självfallet säga nej till detta projekt.

Det finns ett utskott här i riksdagen som har som sin uppgift att bereda ärenden ur miljöaspekt, och det är jordbruksutskottet. Jordbruksutskottets majoritet – jag sitter själv i jordbruksutskottet – har i detta fall frånhänt sig möjligheten att bereda detta ärende för riksdagens del när det gäller miljökonsekvenserna. Jag tycker att det är upprörande. När vi behandlade den frågan i jordbruksutskottet var vi tre partier som protesterade och sade att jordbruksutskottet självfallet måste yttra sig om detta ärende. Folkpartiet var ett av de partier som också tyckte att jordbruksutskottet borde ha yttrat sig. Men trots att jordbruksutskottet inte gjorde det är folkpartisterna nu beredda att fatta beslut här i dag. Jag kan bara tolka detta på ett sådant sätt att det bara var en skenmanöver som folkpartisterna gjorde i jordbruksutskottet. Egentligen tycker de att den prövning som jordbruksutskottet kunde ha gjort är fullkomligt ointressant och att det går precis lika bra att fatta beslut utan denna prövning. Jag tycker att det är upprörande liksom jag tycker att det hyckleri som folkpartisterna i dag har visat upp är upprörande, deras skenbara miljövänlighet. Det går inte att förena ett sant enga-

gemang för miljön med detta brobyggarprojekt. Och hur kan man ta på sitt ansvar att fatta ett så allvarligt beslut utan att miljökonsekvenserna är ordentligt utredda, vare sig innan förslaget kom till riksdagen eller ens av det riksdagsutskott som har ansvaret.

Det har i dag även sagts att detta broprojekt är viktigt som ett framtidsprojekt för att vi skall visa handlingskraft och för att vi skall visa att vi minsann kan fatta beslut i denna församling. Det är väl bra att vi kan fatta beslut. Men det handlar väl inte bara om att fatta beslut. Det måste också handla om att fatta kloka beslut. Och detta är enligt min mening inte ett framtidsinriktat projekt. Det är tvärtom ett föråldrat projekt som hör till en gången tid. Att välja ett framtidsinriktat projekt, det är i stället att slå in på en ny väg som utgår från hänsyn till miljön, och som beaktar de fruktansvärda ekologiska problem som vi står inför.

Människor i vårt land och i andra länder är beredda att ompröva sin egen livsföring för att anpassa den bättre till miljön. Men de förväntar sig också att ansvariga politiker skall fatta övergripande beslut som gör det meningsfullt att de som enskilda människor också gör uppoffringar och ändrar sina liv. Om enskilda människor gör stora förändringar i sina liv men vi här likafullt fortsätter att fatta beslut som föröder miljön, skapar vi inte någon framtidstro hos människor. Då skapar vi hopplöshet och uppgivenhet inför framtiden.

Herr talman! Jag har tagit med mig en present till kommunikationsministern. Det är en piggvar. Det är en av de fiskarter som än så länge finns i Östersjön och som kan fiskas ända uppe i Stockholmstrakten, men som för sin överlevnad är beroende av en hög salthalt. Jag vill ge den till kommunikationsministern, inte för att han förtjänar en gåva, utan för att jag vill visa honom hur utomordentligt stor risken är för denna fiskart och för andra att utrotas om detta beslut fattas. Jag har också skrivit ett kort. På det står det: Bara döda fiskar simmar med strömmen. Det kan vara en hälsning till kommunikationsministern men också till alla andra broförespråkare. Sluta simma med strömmen. Sälla er i stället till kampen för livet, som det här faktiskt handlar om. Simma mot strömmen, och säg nej till Öresundsbron!

Anf. 48 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Herr talman! Annika Åhnberg inledde sitt anförande med att ge sken av att den ena handen inte vet vad den andra gör när det gäller folkpartiet liberalerna och vårt hårda arbete för torskbeståndet i Östersjön och vårt ja till en Öresundsbro med de krav som vi har ställt. Det här är nonsens, och det vet Annika Åhnberg. Hon vet det väldigt väl, eftersom hon har suttit med i jordbruksutskottet i tre år och där kunnat ta del av vårt arbete för just torskbeståndet. Hon vet att det råkar vara just jag som har haft dessa debatter såväl i utskottet som här i kammaren. Hon har kunnat notera att jag också har fört vårt partis linje när det gäller bron. Men det är också därför, vilket jag enfaldigt nog trodde att Annika Åhnberg begrep, som vi förespråkar noll-lösningen. Den lösningen råkar vi ha gemensam med t.ex. miljörörelsen Greenpeace.

Vi var visst för att jordbruksutskottet skulle yttra sig i denna fråga. Det är helt riktigt, och jag var en av dem som deltog i arbetet med att vi skulle för-

söka få det dithän. Det var alltså inte fråga om någon skenmanöver när vi var med om det. Alla partier hade vid den tidpunkten väckt sina partimotioner, såväl folkpartiet liberalerna som vänsterpartiet. Dessa partimotioner följer nu alla upp. Det är dock en skillnad. I ett enda fall har utskottsmajoriteten faktiskt tagit upp en del av ett partis yrkanden när det gäller dessa frågor, och det råkar vara vårt förslag som omfattar just noll-lösningen. Vi är missnöjda med att utskottsmajoriteten inte har gått hela vägen. Men man har kommit en liten bit på vägen. Vi fortsätter att arbeta för att torskbeståndet skall bestå i Östersjön. Detta sammanfaller med vårt arbete för en noll-lösning när det gäller Öresundsbron.

Anf. 49 ANNIKA ÅHNBERG (v) replik:

Herr talman! Anders Castberger sade att han nog trodde enfaldigt – och det är det enda som jag kan hålla med honom om. Utskottets majoritet säger att man förespråkar en noll-lösning. Man tycker inte att bron skall få någon negativ konsekvens för vattenföringen till Östersjön. Vad skall utskottets majoritet göra om det trots allt blir så? Skall ni ställa er upp och säga: Riv bron! Eller skall ni stå där i rad mitt på bron och hålla upp era små händer mot de framrusande bilarna och säga: Stopp, kör inte här! Jag tycker att det är pinsamt att höra Anders Castbergers och folkpartiets ömkliga små försök att kamouflera sitt miljöovänliga engagemang, som har helt andra syften.

Anf. 50 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Herr talman! Det är helt fantastiskt vad Annika Åhnberg tar i. Hon engagerar sig våldsamt för att utmåla just folkpartiet liberalerna som i det här fallet de stora svikarna. Möjligen kan det bero på att vi har intagit just den ståndpunkt som faktiskt rätt många människor intar, nämligen att bron skall byggas. För den skull är vi naturligtvis inte för att miljön skall skövlas. Denna ståndpunkt tror jag faktiskt de allra flesta människor delar. Nu råkar Annika Åhnberg dess värre för egen del ha hamnat på en helt annan linje. När jag sade att det var fråga om enfald menade jag att jag enfaldigt nog trodde att Annika Åhnberg begrep. Efter hennes senaste inlägg förstår också jag att hon inte begriper.

Anf. 51 ANNIKA ÅHNBERG (v) replik:

Herr talman! Anders Castberger behöver inte ständigt upprepa att han är enfaldig. Vi är fullständigt överens på den punkten.

Så kom det då äntligen fram hur det egentligen förhåller sig. Folkpartiet har intagit en ståndpunkt som man är övertygad om att många delar. Det finns ord för sådant Anders Castberger, t.ex. populism och opportunism. Alla vill väl ha en teknikutveckling som inte innebär problem för miljön, men när man måste välja mellan ett projekt som den här bron och miljön blir det litet svårt, och det är då folkpartiet hymlar och försöker låtsas som om man kan välja bägge sakerna. Det kan man inte, och det är uppenbart för alla som hör den här debatten hur fruktansvärt genomskinligt och ömkligt folkpartiets försök att låtsas någonting annat är.

Andre vice talmannen anmälde att Anders Castberger anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 52 GÖSTA LYNGÅ (mp):

Herr talman! Argumenten är många. Jag skall inte upprepa dem, men jag vill sätta oss alla in i det tidsperspektiv som gäller.

Viktor Rydberg deklamerar om mänskligheten:

> Din dag är blott en strimma
> som lyser blek och matt
> Se framom henne dimma
> och bakom henne natt.

Under fem miljarder år har naturen på jorden ändrats, men ändrats endast långsamt. Under någon miljon år har människan kunnat leva i relativ balans med denna natur. Man har inte haft makten eller kanske inte ens viljan att göra allvarliga ingrepp i naturens förlopp. Nu har vi den makten och därför fordras det att vi tar vårt ansvar för naturens och civilisationens överlevnad. Vi som har makten att fatta beslut som påverkar naturens framtida utveckling måste också ha mognaden att vara aktsamma när det gäller våra ingrepp. Framtiden kan alltså inte längre betraktas som någonting som bara inträffar. Bakom dimman ligger en verklighet, som våra handlingar och beslut påverkar.

Många allvarliga konsekvenser av Öresundsbroprojektet har redan påvisats av andra debattörer. Ännu värre är det att okända konsekvenser tenderar att följa på projekt som är mycket stora och som bara motiveras av kortsiktiga intressen.

Ledamöter! Vi har alltså inte den moraliska rätten att dra undan basen för framtida generationers liv i balans med miljön. Det moraliska ansvar inför beslutet som jag har talat om kan beskrivas med ett annat ordval. Birger Rosqvist och Georg Andersson har båda betecknat det som beslutsvånda.

Herr talman! Måtte kammarens ledamöter visa en beslutsvånda, som står i överenstämmelse med det beslutsansvar som vi alla har inför framtiden.

Anf. 53 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Herr talman! Många talare har i dag sagt att det är ett historiskt beslut som riksdagen nu står inför, och det är det naturligtvis.

Efter mer än hundra års utredande och diskuterande är vi nu framme vid den tidpunkt då det är dags att fatta ett beslut om en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Det är naturligtvis också en stor dag för oss som under många år har arbetat aktivt för att knyta samman Malmö med Köpenhamn, Skåne med Själland, Danmark med övriga Norden, Sverige med kontinenten. Drömmen om en Öresundsbro har funnits där levande under många, många år. Och det är inte så märkligt.

Det är inte längre från Malmö till Köpenhamn än från Malmö till Lund. Malmö och Lund skiljs åt av fast mark och inte av vatten. Mellan Malmö och Lund har det alltid gått en väg, och därför har också kontakterna varit många, människor som bor på det ena stället och arbetar på det andra, som träffar vänner, besöker affärer, museer eller något annat i grannstaden.

Malmö och Köpenhamn skiljs däremot av vatten i stället för av mark. Där går ingen väg. Där finns ingen järnväg, ingen effektiv och lättillgänglig tran-

sportväg. Därmed finns hindret där för utveckling näringslivsmässigt, ett hinder för mänskliga kontakter, socialt och kulturellt utbyte.

Öresundsregionen är Europas tätast befolkade område. På en areal som utgör bara 1,2 % av Nordens yta lever 14 % av dess befolkning, 3 miljoner människor. Det säger sig självt att en integrering och sammankoppling av Skåne och Själland skapar oanade framtidsmöjligheter.

I dag är som sagt kontakterna över Öresund mycket begränsade. Som exempel på detta nämns i propositionen att arbetspendlingen mellan Malmö och Köpenhamn uppgår till endast ca 1 000 personer per dag. Öresund är en barriär, ett hinder för kontakter inom näringslivet och mellan människor.

Detta är det viktigaste för mig som skåning och Malmöbo. Öresundsbron skall inte i första hand ses som en möjlighet att snabbare transportera varor ur Norge, Sverige och Finland ned till kontinenten. Det handlar inte om att i första hand – för svensk del – använda Danmark som ett genomfartsland till kontinenten. Det handlar framför allt om att skapa den nödvändiga förutsättningen för en integration mellan Skåne och Själland, att skapa förutsättningar för en långsiktigt positiv utveckling i den här delen av Europa.

En fast förbindelse ger möjligheter till en utveckling av en gemensam bostads- och arbetsmarknad i Öresundsregionen och en förstärkning av den nordiska samhörigheten.

När avståndet Köpenhamn–Malmö vid en tågresa tidsmässigt motsvarar avståndet Köpehamn–Roskilde eller Malmö–Eslöv uppstår helt nya möjligheter för regionen. Det går lätt att bo på den ena sidan av Öresund och arbeta och studera på den andra.

En fast förbindelse möjliggör direkta tågförbindelser mellan t.ex. universiteten i Roskilde och Lund. Möjligheten till ett regionalt handelsutbyte ökar dramatiskt.

Malmö–Köpenhamn, Skåne och Själland behöver så väl den stimulans för en positiv utveckling som en Öresundsbro kan ge.

Både Malmö- och Köpenhamnsområdet har brottats med mycket stora strukturproblem inom industrin. Arbetslösheten överstiger riksgenomsnittet. En gammal industristruktur dominerar.

Med en integrering av Skåne och Själland öppnas möjligheterna att skapa vad professor Åke Andersson kallar en K-region, en omvandling från industri- till K-samhälle, ett samhälle som baseras på kunskaper, kreativitet, kultur och kommunikation.

Låt mig, herr talman, sammanfatta de positiva effekterna av en Öresundsbro.

1. Handelsutbytet mellan Sydsverige och Danmark kommer att öka mycket kraftigt.

Näringslivet i södra Sverige och näringslivet i Danmark kommer att knytas närmare varandra. En bro kommer att stimulera utvecklingen i hela Sydsverige.

2. När det blir lättare att snabbare pendla, kommer arbetsmarknaden och bostadsmarknaden i Danmark och södra Sverige att knytas närmare varandra.

3. Utbytet mellan universiteten och de tekniska högskolorna på ömse sidor av sundet ökar.

4. Utbytet inom turism och kultur kommer att öka. De mänskliga kontakterna och banden mellan Skåne och Själland stärks.

5. Ett mycket viktigt argument är att en Öresundsbro skapar oerhörda möjligheter för en kraftig expansion av den regionala spårbundna persontrafiken. Planerna är långt framskridna på att binda samma det danska S-banesystemet med en utbyggd regional spårbunden trafik i Skåne. Det är ett faktum som många av kritikerna och debattörerna bortser från, när man kallar projektet för ett gigantiskt motorvägsbygge och en bilbro. I själva verket innebär den kombinerade väg- och järnvägsbron en oerhört kraftfull satsning på järnvägen, och den skapar mycket stora möjligheter för en positiv utveckling av den spårbundna persontrafiken i hela Öresundsregionen.

6. Den nordiska samhörigheten stärks. Jag ser det som oerhört betydelsefullt att knyta Danmark närmare övriga Norden och att få ett utvecklat samarbete i Norden. Sverige knyts fastare till kontinenten; kommunikationerna med kontinenten förbättras avsevärt.

Fru talman! Det är klart att vi som är positiva till en Öresundsförbindelse också gör det ställningstagandet mot bakgrund av vår vilja att knyta Sverige närmare Europa och söka ett svenskt medlemskap i EG. Vi behöver effektiva och bra transporter från Sverige och ut i Europa. En fast förbindelse är därvid en viktig del, inte minst när det gäller att ge goda förutsättningar för transporter av järnvägsgods till kontinenten.

Med bättre förutsättningar för transporter till de stora marknaderna kommer också förutsättningarna för industriell verksamhet i Sverige att förbättras. En fast förbindelse är ett första steg i en gemensam nordisk transportlösning. En komplettering med en fast förbindelse över Femer Bält skulle ytterligare knyta samman Norden med kontinenten.

Europa genomgår nu en dramatisk förändring. Murar rivs, gränser förändras, nya möjligheter öppnar sig. Visst finns det problem med denna väldiga omvandlingsprocess. Men det finns också fantastiska framtidsmöjligheter, och det är de möjligheterna vi måste ta vara på.

Det gäller möjligheterna att bygga det integrerade Europa, ett Europa som blir ett människornas Europa, ett gemenskapens och samarbetets Europa. Jag ser Öresundsbron som en del av det Europabygget.

Skåne och Själland förenas med mycket nära historiska band. Med Roskildefreden 1658 blev Öresund riksgräns mellan Sverige och Danmark. Det finns de i Skåne som i dag sörjer de fredsvillkoren. Jag gör inte det. Jag vill inte riva upp Roskildefreden, jag vill inte att Skåne skall bli danskt på nytt.

Men jag ser framför mig en utveckling där nationalstaterna kommer att spela allt mindre roll och regionerna allt större roll. I det perspektivet, och i perspektivet av ett integrerat Europa, blir ställningstagandet till en Öresundsbro närmast en självklarhet.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag rikta mig till kommunikationsministern och framföra ett varmt tack och gratulationer för ett framgångsrikt och väl utfört arbete med att bringa frågan om Öresundsförbindelserna till en slutgiltig lösning. Och det är en bra lösning som kommunikationsministern presenterar i den proposition som nu ligger på riksdagens bord.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Anf. 54 KJELL-ARNE WELIN (fp) replik:

Fru talman! Jag har full förståelse för att Lars-Erik Lövdén känner stor glädje och stimulans om det blir en bro mellan Malmö och Köpenhamn. Men jag har mycket svårt att förstå hans argumentering. Han talar i sitt anförande gång på gång om ett närmande till EG, att man skall stimulera integrationen osv. Jag är emot den här bron, som kanske Lars-Erik Lövdén har förstått. Men det parti jag representerar har ju långt före Lars-Erik Lövdéns parti varit för en EG-anslutning. Jag kan egentligen inte förstå varför man för samman en EG-anslutning med en bro.

Det är ju inte så, Lars-Erik Lövdén, att kommunikationerna mellan Sverige och Danmark är dåliga. Dessa kommunikationer är väl mycket bra, om man väljer en annan väg än Malmö–Köpenhamn. Jag kan ha full förståelse för att Malmö önskar en bro till Köpenhamn. Det regionala resebehov som finns i Malmö har ju ingen som helst möjlighet att klara sina ekonomiska förutsättningar. Därför måste man, för att lösa detta transportproblem, se till att få oerhört stora subventioner av andra. Man har nämligen för liten resandeström den vägen; det är inte rätt väg att ta sig till Danmark för den som kommer norrifrån.

Men det som jag är förvånad över är att Lars-Erik Lövdén, som i övrigt verkar vara en mycket klok person, så totalt bortser från de miljökonsekvenser som är fullständigt outredda. När det gäller vattenströmmarna kan det bli förödande konsekvenser för de ekologiska förutsättningarna i Östersjön. Inte med ett ord nämner han rädslan för detta. Jag tycker faktiskt om man gläder sig över en viss framgång för Malmöregionen, så borde man i varje fall visa att man känner en viss oro för alla de konsekvenser som är okända i dag och som kan bli förödande, t.o.m. för Skåne. Det är ju så, Lars-Erik Lövdén, att om detta går riktigt galet har vi ingen bokskog i Skåne. Åkermarken och skogsmarken kommer att förödas. Det kan väl inte vara det som Lars-Erik Lövdén tycker är bra.

Anf. 55 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Egentligen skulle jag inte vilja föra den här debatten med Kjell-Arne Welin, eftersom det blir en träta mellan en Malmöbo och en nordvästskåning från Helsingborgsområdet.

Sådana trätor har vi haft i den här frågan – jag höll på att säga sedan urminnes tider. Det beror naturligtvis på regionala intressen och regionala hänsyn. Det är inte så särskilt märkligt att de mest aktiva motståndarna till en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn kommer just från nordvästra Skåne och Helsingborgsområdet.

Jag vill göra ett par erinringar mot vad Kjell-Arne Welin har sagt.

När det gäller mitt Europaperspektiv, som jag tog upp i mitt tal, är det väl alldeles självklart att en fast förbindelse, där man knyter samman Sverige och Danmark med en kombinerad väg- och järnvägsbro, skapar betydligt större möjligheter för en integration mellan Sverige och Europa. Framför allt skapar den ju betydligt större möjligheter för en integration av Malmöområdet och Köpenhamnsområdet. Med en sådan lösning kommer Malmöområdet och Köpenhamnsområdet att bli ett kraftcentrum i Norden. Det

ser jag som något oerhört positivt, men Kjell-Arne Welin ser det kanske snarare som ett hot.

Det har förts en lång debatt kring miljöfrågorna här i dag, och jag kan hänvisa till vad exempelvis Georg Andersson och Birger Rosqvist sade i sina anföranden. Det har gjorts många ingående utredningar om miljökonsekvenserna, både från svensk och från dansk sida. De utredningarna visar entydigt att det är fullt möjligt att genomföra projektet utan de konsekvenser för miljön som Kjell-Arne Welin talade om i sitt anförande och i sin replik.

Så till frågan om subventioner. Jag tycker att det är konstigt att Kjell-Arne Welin fortsätter att hävda att förbindelsen skall subventioneras via skattemedel; det är ju inte så. Det räcker för Kjell-Arne Welin att läsa innantill i det avtal som är träffat mellan de svenska och danska regeringarna. Det avtalet baseras på att förbindelsen fullt ut skall finansieras av trafikanterna, och det gäller även anslutningsförbindelserna i projektet. Jag tycker att Kjell-Arne Welin skall sluta att använda de argumenten i debatten när det entydigt i avtalet – som riksdagen nu skall godkänna – slås fast att förbindelsen skall finansieras med hjälp av avgifter från trafikanterna.

Anf. 56 KJELL-ARNE WELIN (fp) replik:

Fru talman! Jag har hållit ett anförande här, och jag tror att Lars-Erik Lövdén var inne i kammaren vid det tillfället. Jag har försökt att visa – med rätt stor framgång, tycker jag – att de uppgifter om ekonomin som lämnas i propositionen är undermåliga.

När det gäller att känna samhörighet osv. menar Lars-Erik Lövdén att med en bro binds Sverige samman med Danmark och Europa, och då kommer Sverige att känna större samhörighet med Europa.

Jag bor i Helsingborg, och jag känner utomordentligt stor samhörighet med Helsingörsborna, vilket jag inte alltid gör med Malmöborna. En bro och samhörighet har inte nödvändigtvis något samband.

Bron utgör en utomordenligt stor fara för livet, miljömässigt, i Skåne, Öresund och Östersjön. Jag tycker inte att man skall fatta beslut om en fast förbindelse med så oerhört stora osäkerhetsfaktorer för framtiden. Lars-Erik Lövdén hävdar hela tiden att detta är bra i ett framtidsperspektiv. Jag hävdar motsatsen. Även om vi bara drabbas av delar av de konsekvenser som vi nu löper risk att få på grund av bron, kommer framtiden att med denna bro göra livet i Öresund, Östersjön och Skåne betydligt mycket sämre än vad det är i dag. Jag har inte samma oreserverade framtidstro som Lars-Erik Lövdén har.

Anf. 57 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Det hade varit intressant om Kjell-Arne Welin hade lagt ned samma miljöengagemang när det gäller den nuvarande trafiken över Öresund. Den nuvarande trafiken, som i huvudsak sker med färjor, släpper i realiteten ut mer än vad en kommande kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn kommer att göra. Jag hade sett fram emot att Kjell-Arne Welin hade engagerat sig i den debatten. Men det har han inte gjort.

Vidare har vi subventionerna och de beräkningar som Kjell-Arne Welin

hänvisade till. Jag tror att han i sitt anförande nämnde 40–50 miljarder. De beräkningarna bygger på osakligt material. Ett exempel är att i den kalkylen har man räknat in de projekt som Malmö kommun har initierat kring citytunneln. Det har tagits med som en kostnad för broprojektet i de siffror som Kjell-Arne Welin nämnde. Men det är helt ovidkommande. Det är Malmö kommun som har initierat tunneln som en lösning för Malmös vidkommande. Den lösning som anvisas i Öresundsdelegationens förslag och i avtalet med Danmark utgör en annan trafiklösning i regionen som finansieras med hjälp av avgifter från trafikanterna.

Fru talman! Jag skall inte ytterligare gå in på miljöfrågorna. De har belysts i den tidigare debatten. Den rad av utredningar som har genomförts visar klart att det är möjligt att genomföra broprojektet utan någon dramatisk påverkan på miljön på det sätt som görs gällande av Kjell-Arne Welin.

Fru talman! Jag yrkar än en gång bifall till utskottets förslag.

Förste vice talmannen anmälde att Kjell-Arne Welin anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 58 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag vill anmäla att nio timmar anmäld tid kvarstår på dagens föredragningslista, som vi måste klara av under eftermiddagens och kvällens lopp. Också ytterligare ärenden väntar på att bli debatterade här i kammaren. Jag skulle gärna vilja upprepa den vädjan som har gjorts från kvittningsmännens sida och som bl.a. innebär att replikskiftena skall bli korta och att man så långt som möjligt skall begränsa anförandena.

Anf. 59 PER STENMARCK (m):

Fru talman! En bro mellan Malmö och Köpenhamn är inte bara en förbindelseled mellan två länder utan också visionen om en bättre framtid för två regioner som varit hårt prövade under de senaste decennierna.

Denna vision blir förvisso inte verklig enbart med en bro mellan Malmö och Köpenhamn. Det krävs mycket annat också som kan binda samman folk på en mängd olika områden. Det gäller för industri och näringsliv. Men det gäller i precis lika stor utsträckning för universitet, forskning, turism och kultur.

För att möjliggöra detta har en bro en stor betydelse. Men en dag som denna, när vi förhoppningsvis skall fatta ett historisk beslut i denna kammare, är det viktigt att vi har klart för oss att det krävs mer än så. Ingen enskild åtgärd kommer att ha så stor betydelse som just denna bro.

Men utvecklingen av färjetrafiken både från Helsingborg till Helsingör och framför allt från Trelleborg och Ystad till Tyskland och Polen, kan för framtiden komma att utveckla Skåne, Själland och de norra delarna av Tyskland till en framtidsregion i ett snabbt framväxande nytt Europa.

Den gamle danske författaren och nobelpristagaren Johannes Vilhelm Jensen lär vid något tillfälle ha sagt att "Asien börjar i Malmö". Därmed gav han förmodligen uttryck för det danska gemytets kulturkrock med andra sidan av Öresund.

Alltför länge har detta sund, som i läget mellan Malmö och Köpenhamn

ändå inte är mer än 17 kilometer brett, inneburit avgörande negativa konsekvenser.

I åtskilliga sammanhang är vi många som har konstaterat att om det hade varit land i stället för hav som skilt Sverige och Danmark åt, så hade vi byggt en väg och en järnväg för länge sedan. Ingen skulle, förmodligen, ha motsatt sig detta. Om det hade legat ett berg i vägen, så hade vi sprängt oss fram. Det har vi under årens lopp varit bra på i Sverige, och det finns ingen anledning att tro att vi hade gjort på något annat sätt just här. Men nu är det ett vattendrag på 17 kilometer, och det skiljer två länder åt. Då har vi i stället ägnat oss åt att utreda frågan. Det har vi gjort i över 100 år. Likväl finns det i dag krav på fortsatta utredningar.

När en utredning varit klar så har det tillsatts en ny. När denna varit klar, har den fått tilläggsdirektiv. När utredningen har utrett även i enlighet med dessa tilläggsdirektiv, har det varit dags att börja om från början igen. Det har inte blivit bättre av att samma hanteringsprocedur dessutom har upprepats i två länder.

Det är därför utomordentligt glädjande att det nu uppenbarligen finns en politisk majoritet som anser att frågan nu faktiskt har utretts tillräckligt och att vi i dag äntligen skall kunna fatta beslut.

Fru talman! Jag har vid åtskilliga tillfällen, inte minst i denna kammare, klagat på den socialdemokratiska beslutsvåndan i denna fråga. Låt mig därför en dag som denna säga att kommunikationsminister Georg Andersson har, som jag ser det, all heder av det sätt som han har drivit frågan på fram till ett avtal med den danska regeringen och till dagens riksdagsbehandling. Utan detta handlag med frågan hade vi förmodligen fortfarande befunnit oss på utredningsstadiet.

Det är många fördelar som vi kan uppnå med en förbättrad närhet över Öresund. Inom närområdet finns bl.a. universitetsstäderna Lund, Malmö, Köpenhamn och Roskilde, fyra stora sjukhus med avancerad medicinsk forskning och två moderna flygplatser, som kan utgöra varandras komplement.

I ett område bestående av Skåne och Själland bor ca 3,5 miljoner människor. Genom den vallgrav som Öresund alltid utgjort har vi aldrig lyckats utnyttja den fördel som ligger just i denna närhet. Det är en del av detta som vi skall kunna uppnå med dagens beslut.

Sverige behöver en fast förbindelselänk till kontinenten för att möjliggöra en utveckling där Skånes demografiska tyngdpunkt inte längre är 08-området utan Malmö–Köpenhamn. Framtidsregionen är Öresundsregionen och inte en korridor mellan Stockholm och Uppsala.

Det avtal som träffats mellan den svenska och den danska regeringen är, som trafikutskottet påpekat, en strategisk och viktig satsning inför framtiden som också går att förena med höga miljökrav. För att följa upp detta är det också positivt att utskottet förutsätter att riksdagen, på grund av de vittgående ekonomiska mandaten, skall få en årlig ekonomisk redovisning av hur projektet fortskrider, men också en avrapportering av de miljömässiga avvägningar och insatser som kommer att göras.

För att anspela på en tidigare debatt och ett tidigare beslut i denna kam-

mare skulle jag kunna säga: Detta är varken steget eller steg ett. Det är ett steg bland väldigt många, men ett synnerligen betydelsefullt sådant.

Det är viktigt att inte utgå från att allt är klart i och med att den svenska riksdagen fattar sitt beslut. Men utan detta beslut blir det aldrig någon fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Det beslut som fattas i dag kommer förhoppningsvis att följas av ett likadant i det danska folketinget i mitten av augusti. Tillsammans kommer dessa båda beslut att möjliggöra en byggstart 1993 och en färdig förbindelse någonstans kring sekelskiftet.

Fru talman! Jag inledde med att citera den danske författaren Johannes Jensens ord om att Asien börjar i Malmö. I dag kan vi förhoppningsvis konstatera att Sverige är på väg att bli en aktiv del i ett nytt framväxande Europa och att Malmö och Skåne är på väg att bli den spjutspets som deras geografiska närhet till kontinenten egentligen hela tiden berättigat till. Det beslut som riksdagen i dag står i begrepp att fatta kommer att möjliggöra detta.

Fru talman! Jag ber att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan i dess helhet.

Anf. 60 GÖSTA LYNGÅ (mp) replik:

Fru talman! Jag måste göra en mycket kort kommentar till Per Stenmarcks ansvarslösa tal om framtiden. Har inte Per Stenmarck hört ett ord om de problem som ett antal vetenskapsmän redovisat och som ledamöter här i kammaren timme efter timme har repeterat! Det steg Per Stenmarck talar om är ett steg som allvarligt kommer att påverka vår framtida miljö, och det är ansvarslöst att fatta sådana beslut. Det är inte fråga om beslutsvånda. Det är fråga om beslutsansvar.

Anf. 61 PER STENMARCK (m) replik:

Fru talman! För att någorlunda föra tillbaka debatten till ordningen vill jag påminna om att vi nu diskuterar en vägstump på 17 kilometer. Men denna debatt har kommit att handla om, som jag ser det, allt mellan torskar och piggvar i Östersjön till risken för en jordbävning i Malmö.

Det är odiskutabelt att vi har miljöproblem i Skåne. Ingen skall förneka att det är på det viset. Vi har dessa problem trots att vi faktiskt fortfarande saknar denna väg på 17 kilometer. Däremot finns det tusentals andra broar runt omkring i Sverige som förmodligen även för Skånes del har ställt till med mer miljöproblem än vad denna bro mellan Malmö och Köpenhamn kommer att förorsaka.

En allt större del av de miljöproblem vi har, har sitt ursprung utanför Skåne och i mycket stor utsträckning t.o.m. utanför vårt lands gränser. Det hindrar inte att vi även måste ta itu med våra egna miljöproblem och i detta fall naturligtvis med bilarna och alla de föroreningar som dessa förorsakar. Men jag känner mig ganska lugn i förvissningen om att tekniken aldrig står stilla och att i stort sett varenda personbil som kör över denna bro när den väl är färdig kommer att vara utrustad med katalytisk avgasrening.

Anf. 62 SIW PERSSON (fp):

Fru talman! Låt mig först få vända mig till Per Stenmarck. Vilken respektlöshet Per Stenmarck visar för liv! Liv är även torsk, liv är även sjögräs. Vi

har en skyldighet att respektera allt liv här på jorden, inte bara ett eventuellt liv i en bil eller utanför den. Jorden består av människor, växter och djur. Vi har ansvar för allt.

I dagens debatt diskuteras frågan om bro eller inte bro och konsekvenserna av en eventuell fast förbindelse. Det är i detta sammanhang viktigt att ställa sig frågan hur trafiken till och från Sverige skall planeras och ledas i framtiden. Hur skall vi ha det med våra tåg, bilar och båtar? Hur skall transporterna ske? Skall de ske över sundet, under sundet, genom sundet eller kanske förbi sundet?

Vi måste också bestämma oss för hur vi skall ha det i den södra regionen i Sverige. Hur skall det se ut i Skåne i framtiden? Vi kanske inte behöver någon torsk, Per Stenmarck.

En stor brist i den debatt som förs i dag är att uppmärksamheten alltför mycket fokuseras på gårdagens tekniska lösningar. Men de problem vi möter är morgondagens problem, och då måste vi naturligtvis också sträva efter lösningar som bygger på morgondagens teknik.

Något som vi också måste komma ihåg är att kostnaderna för det vi gör inte får bli högre än den nytta vi får ut. Till dessa kostnader hör inte bara de byggnadstekniska kostnaderna, utan även kapitalkostnaderna för exploateringar, och det är viktigt att komma ihåg, av icke förnybara resurser som exempelvis naturtillgångar, t.ex. Skånes grusåsar. Det är fråga om kostnader för trolig irreversibel miljöförstöring och främst risken för sänkt grundvatten på grund av grusuttag, dvs. risk för vattenbrist i Skåne.

Jag ställer mig frågan om det verkligen är försvarbart att fatta ett så viktigt beslut på grundval av en så dålig utredning. Kan vi verkligen binda så mycket kapital utan att ha garantier för motsvarande nytta? Vi vet faktiskt inte heller hur mycket det kostar.

Fru talman! Det var med verklig bestörtning jag läste att jordbruksutskottets majoritet fattat beslutet att på grund av tidsbrist inte låta göra en miljökonsekvensbeskrivning av de eventuella fasta förbindelserna över Öresund. Hur vågar man gå till beslut i en sådan viktig fråga utan att miljökonsekvenserna är utredda? Skall man i framtiden konstatera: Tyvärr, det blev inte som vi hade tänkt oss. Vi beklagar att grundvattnet är förstört i Skåne, men självfallet sätter vi in räddningsaktioner. Det finns inga resurser i hela världen som kan räcka till för att reparera när man har förstört grundvattnet.

Skall man också med sorg i hjärtat acceptera att Öresund till stora delar blir så förändrat att normalt liv är omöjligt? Vi måste komma ihåg att Öresund är ventilen som från Nordsjön släpper in salt, syrerikt vatten till Östersjön. Vi måste också komma ihåg att utbytet styrs av fördelningen av hög- och lågtryck över Atlanten, och det är ganska slumpartat vilka effekter det blir och hur stor förändringen blir. Man vet inte förrän långt fram i tiden vilka dramatiska effekter det kan bli. Östersjöns vatten byts ut på ca 30–50 år, och det är kanske först då man ser de totala effekterna.

Det är mycket, fru talman, som jag skulle kunna och vilja säga i den här frågan. Men många av de synpunkter och de invändningar som jag har är redan påtalade av flera talare. Låt mig då, på grund av den förkättrade tidsbristen som vi lever med de här sista dagarna, sluta med följande:

Varför agerar så många miljöexperter och vetenskapsmän? Varför är de så oroliga? Det finns allvarliga skäl till eftertanke.

Låt mig också, fru talman, säga att jag är för teknisk utveckling, men jag är inte för någon form av utveckling där man inte tar ansvar för sitt handlande, där man inte inser att det man gör kan få konsekvenser på olika sätt och där man inte vinnlägger sig om att få konsekvenserna allsidigt belysta.

Därför anser jag, fru talman, att hela frågan bör skickas tillbaka, och därför stöder jag yrkandet om återremiss.

Anf. 63 HÅKAN HANSSON (c):

Fru talman! Vi kan ju ha olika visioner om regionen Skåne och vilken betydelse en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn kan ha. Men jag tror att det är viktigt, när vi fattar beslut i den här kammaren, att vi ändå på en rad punkter kommer ned på jorden och diskuterar verkligheten.

Fru talman! Jag skulle vilja ägna mina minuter åt att koncentrera debatten om en Öresundsbro till frågan om projektets finansiella styrka, dess lönsamhet och det finansiella risktagande som projektet kan innebära för finansiärer och, kommunikationsministern, garantigivaren.

Det innebär inte att jag på något sätt undervärderar de miljömässiga effekterna, men dem har många andra talare tagit upp här i dag, så dem tänker jag inte beröra.

De ekonomiska frågorna kring Öresundsbron tycker jag är ganska viktiga att belysa. Det kan vara viktigt inte minst av det skälet att många av dem som är kategoriska förespråkare för en Öresundsbro i varje fall enligt egen utsago är rationella och pragmatiska människor som är intresserade av en del kalla fakta när det gäller ekonomi.

Jag kan försäkra riksdagens ledamöter som sitter i kammaren nu – och jag gör det med en viss insyn i hur de kommersiella och finansiella marknaderna fungerar och resonerar – att det är inte med alldeles full respekt och beundran man ser politiker hantera investeringsprojekt av den här karaktären, det må vara Öresundsbron lika väl som andra projekt.

Det må vara att dessa aktörer i den allmänna debatten framstår som tillskyndare av enskilda projekt. En helt annan sak är deras strikt affärsmässiga bedömningar av enskilda projekt när det kommer till kritan.

Öresundsbron skall vara en investering. Det innebär att projektet skall bära sina egna kostnader och på sikt ge avkastning och räntabilitet på investerade resurser och också förhoppningsvis på sikt ett överskott, som enligt förslaget skall finansiera en del anslutningsvägar.

Det innebär vidare att projektet skall finansieras med trafikavgifter och inte subventioneras via skattemedel. Det är intentionerna i det svensk-danska avtalet, som vi nu har att behandla. Jag tror att det är viktigt att fastslå detta, fru talman, då jag är den förste att erkänna att vi inte alltid i den här kammaren riktigt klart gör distinktionen mellan investeringar och utgiftsökningar i den statliga budget- och balansredovisningen.

Enligt förslaget skall projekteringen och byggandet av Öresundsbron till uteslutande del ske genom upplåning på den öppna kapitalmarknaden och därigenom likviditetsmässigt inte belasta statsfinanserna. Som investering kommer därför också Öresundsbrons kommersiella och affärsmässiga styrka

att bedömas och analyseras av presumtiva intressenter på den finansiella marknaden. Något annat har vi inte att vänta av dem.

Kapitalmarknaden kommer att bedöma broprojektets räntabilitet med hänsyn till marknadsbedömningar, trafikutveckling, konkurrensförmåga för projektet, prissättning, priskänslighet och inte minst återbetalningsförmåga.

I andra hand avgörs självfallet också kreditvärdigheten av den finansiella styrkan och uthålligheten hos ägarna bakom projektet, i det här fallet de båda staterna.

Det intressanta är – jag riktar mig nu till kommunikationsministern, eftersom han är den ende socialdemokraten som är i kammaren, och det är inte dåligt – att liknande projekt internationellt många gånger har baserats på utställda garantier från samhälle och statsmakter snarare än på projektens direkta kommersiella affärsmässiga styrka. Det gäller projekt i USA, det gäller Eurotunneln och det gäller liknande broprojekt i Japan.

Min poäng är alltså att erfarenheten av sådana här projekt, trots alla utfästelser om att de inte skall innebära någon likviditetsmässig belastning på statsmakterna och till syvende och sist på skattebetalarna, tyder på att de garantiåtaganden som trots allt finns i det här projektet förr eller senare måste aktiveras.

Många gånger visar det kanske inte på det negativa i projektet, men det visar på svårigheterna att göra korrekta analyser och kalkyler. Oftast överskattas intäktsutvecklingen, medan kostnaderna och investeringsnivån underskattas. Återbetalnings- eller, som vi säger, pay off-tiden förskjuts framåt. Ju fler osäkra faktorer som föreligger vad gäller trafikutveckling, konkurrenssituation etc., desto påtagligare framstår projektet för kapitalmarknaden som ett utpräglat högriskprojekt.

Den tredje aspekten, som inte är ointressant för det här projektet, gäller kapitalmarkandens intresse över huvud taget att tillhandahålla riskvilligt kapital. Det hänger samman med den allmänna tillgången på kapital och situationen på kreditmarknaden i stort men inte minst med behovet av och efterfrågan på kapital på andra ställen när det gäller alternativa investeringar.

Jag måste säga att inte minst med hänsyn till vad som har skett på kapitalmarknaden den senaste tiden och det som är kännetecknande för den internationella kreditmarknaden just nu framstår Öresundsbron som ett högriskprojekt. Tillgången på riskvilligt kapital just nu är inte så påtaglig ute i världen. Den har dramatiskt försämrats. Vi vet att ledande företrädare både för Riksbanken i Japan och för Deutsche Bank uttalar detta.

Öresundsbron är, som jag sade, ett högriskprojekt. Avtalet och de ekonomiska kalkylerna – många talare har varit inne på det tidigare – bygger på ålderdomliga prognoser, som i sin tur bygger på oprecisa antaganden. Vi har ett betyande spann när det gäller intäkts- och kostnadskalkylerna för detta projekt. Det gör, fru talman och kommunikationsministern, att projektets attraktionskraft på marknaden inte är speciellt stor.

Det framgår också av att finansiärerna inte står i kö. För några år sedan sade talesmän för näringslivet att bara det fattats beslut om bron, skulle de finansiera den. Det har också funnits ledamöter av den här kammaren som sagt att det behövs inga garantier, för det här kommer näringslivet och marknaden att klara av.

Var finns de i dag? Tystnaden är total från näringslivet och från de här företrädarna. Det skall man inte klandra dem för, men skälet till tystnaden är sannolikt att man bedömer projektet strikt affärsmässigt, och därigenom är det inte heller så intressant.

Det skulle vara intressant att fråga, eftersom kommunikationsministern är här: Vilka intressenter och finansiärer är det som kommunikationsministern ser framför sig, när nu det statliga bolaget skall bildas? Man hänvisar visserligen till att danskarna uttalat att det måste vara ett statligt konsortium, men även om vi vill ha en statlig majoritet i bolagen kunde vi bjuda in några av intressenterna som delägare i dem. Men var finns de?

Är det AP-fondernas nya placeringsmöjligheter som skall användas för placering i broprojektet? För min del tror jag inte att möjligheterna att få en bra avkastning på pensionskapitalet då är så speciellt stora.

Fru talman! Jag tror att de ekonomiska kalkylerna kring detta projekt är mycket osäkra. Även om det har bedyrats i denna debatt att detta är ett projekt som inte skall finansieras av skattebetalarna, är jag rädd för att de garantier för projektet som krävs av statsmakterna kommer att behöva aktiveras för detta projekt.

Jag tycker också när jag lyssnar på debatten att det är litet oklart vad som skall täckas av trafikavgifterna. Ingår t.ex. den yttre ringvägen i Malmö i detta? Det framgår inte riktigt tydligt av beskrivningarna av projektet. Vad händer om projektets återbetalningstider förlängs etc.?

Fru talman! Det finns, som jag sagt, många frågetecken omkring det här projektets ekonomi. För min del tror jag inte att möjligheterna att hitta externa finansiärer för detta projekt är speciellt stora, som läget ser ut i dag. Men det som oroar mig är att vi i förslaget till avtal ger möjligheter för dem som skall vara ägare till moderbolaget, i det här fallet banverket och vägverket, att fritt använda driftmedel för att köpa aktier i moderbolaget.

Mot den bakgrunden infinner sig följande fråga: Vad händer när det blygsamma aktiekapitalet om 200 milj.kr. – 100 milj.kr. för Sverige och 100 milj.kr. för Danmark – snabbt har förbrukats? Detta aktiekapital är ju försumbart med tanke på den omslutning som moderbolagen skall ha. I det läget kan nytt ägarkapital behöva tillföras. Med den skrivning som jag har uppfattat i propositionen är det fritt fram för vägverket och banverket att använda sina ordinarie medel för att tillskjuta nytt aktiekapital. Detta kommer såvitt jag förstår att gå ut över andra projekt som vägverket och banverket arbetar med.

Fru talman! Med dessa ord vill jag yrka bifall till de reservationer som Elving Andersson tidigare har gjort. Jag vill med detta säga att jag för min del trots allt tror att det beslut som riksdagen i dag fattar i denna fråga kommer att bli lika historiskt som 1973 års beslut.

Anf. 64 JAN STRÖMDAHL (v):

Fru talman! Jag vill ta upp en huvudfråga och en detaljfråga. För att undvika att upprepa alla de argument och farhågor som har presenterats här av företrädare för centern, vänstern, miljöpartiet och folkpartiet nöjer jag mig med att hålla mig till dessa två preciserade frågor.

Huvudfrågan är Öresundsbrobeslutets eller Öresundsförbindelsebeslutets

karaktär och status. Jag syftar här på regeringsbeslutet om ett avtal med Danmark och på det förväntade riksdagsbeslutet.

Enligt vad regeringen uttalar och vad som framgår av avtalet skall det tilltänkta projektet prövas mot ländernas miljölagstiftning. För svensk del avses härmed i första hand naturresurslagen och alla de lagar som är kopplade till den. Det innebär att regeringen har åtagit sig att – en möjlighet som är inskriven i 4 kap. naturresurslagen – göra en allsidig prövning av lokaliseringen och dess tillåtlighet. Detta skall alltså göras oberoende av de utredningar som har gjorts innan riksdagen nu fattar sitt beslut.

Vid denna lokaliseringstillåtlighetsprövning skall prövning ske bl.a. mot 2 och 3 kap. naturresurslagen, där det bl.a. framhålls att ekologiskt särskilt känsliga vattenområden – och dit måste Östersjön räknas – skall skyddas så långt möjligt. Det föreskrivs bl.a. att vattenområden som har betydelse för yrkesfisket skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande. Det stadgas bl.a. att behovet av områden för friluftsliv i närheten av tätorter särskilt skall beaktas.

Vid den här prövningen kan också det kommunala vetot, som vi har diskuterat tidigare i denna kammare, bli tillämpligt. Den framtida kommunala församlingen i Malmö kommun kommer alltså att ha vetorätt beträffande den tilltänkta lokaliseringen. Vi har hittills aldrig diskuterat vad detta kommunala veto innebär för projekt som också berör kommuner utanför Sveriges område, men det kunde vara intressant att i varje fall något fundera över om inte den berörda kommunen på den danska sidan borde ha en vetorätt på samma sätt som den svenska kommunen.

Riksdagen har vidare helt nyligen beslutat att det vid en sådan här prövning enligt naturresurslagen skall göras noggranna miljökonsekvensbeskrivningar för olika alternativ, även för ett s.k. noll-alternativ. Prövningen innefattar bl.a. att koncesionsnämnden kopplas in för att göra en grov prövning av det hela mot miljöskyddslagen.

Jag går in på detta rätt noggrant, eftersom man i några av anförandena tidigare i dag har berört denna aspekt men har avvisat den och sagt, att när regeringen har fattat beslutet om bron och även sedan skall fatta beslut om huruvida lokaliseringen skall tillåtas enligt naturresurslagen, är miljöprövningen meningslös.

En sådan farhåga finns naturligtvis. Jag menar att vi måste ta vår miljölagstiftning på allvar. Den regering som tillträder efter valet kommer att vara tvungen att göra en noggrann prövning enligt gällande miljölagstiftning, i första hand naturresurslagen, för att se om det är möjligt att godkänna lokaliseringen och utformningen av det tilltänkta projektet. Ingen vet i dag hur den regeringen kommer att se ut och vilka partier som kommer att vara representerade i den. Detta ökar osäkerheten och villkorligheten i beslutet. Det illustrerar att det eventuella beslutet i riksdagen i dag måste ses som en slags avsiktsförklaring eller arbetshypotes; det är alltså villkorat genom att denna miljöprövning måste ske. Om den resulterar i att denna lokalisering inte kan tillåtas eller om en berörd kommun lägger in sitt veto, får man ju släppa det här beslutet och det här avtalet. Då "bidde" det ingenting.

Så till detaljerna i det hela. I bil. 3 i avtalet mellan Sverige och Danmark står det att länderna är överens om att byggandet av förbindelsen är moms-

befriat. Min fundering är, och på den kan man kanske få svar direkt från Georg Andersson här: När kan en regering sätta sig över en skattelagstiftning på det här sättet och bara plötsligt momsbefria ett visst bygge? Om man nu skulle kunna göra detta, innebär det en skattesubvention på ca 1,5 miljarder kronor. Skulle inte en sådan skattesubvention behövas bättre för att se till att vi får ett fortsatt bostadsbyggande här i landet? Vi kan kanske få svar på den frågan. Kan regeringen på det här sättet sätta sig över skattelagstiftningen, och behövs en subvention i den storleksordningen bäst när det gäller detta brobygge jämfört med t.ex. bostadsbyggandet?

Anf. 65 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Fru talman! Man har i olika sammanhang gjort gällande att frågan om momsbefrielse skulle utgöra en gigantisk subvention. Låt mig bara påpeka att det här är ett internationellt projekt. Vi kommer att konkurrera med färjetrafiken. Då är det rimligt att samma villkor i fråga om moms gäller på färjetrafik och broförbindelse.

Anf. 66 JAN STRÖMDAHL (v) replik:

Fru talman! Jag hade två momsfrågor i det här sammanhanget. Det gäller dels momsen på bygget, på produktionen av den här anläggningen, dels momsen på verksamheten. Båda dessa frågor behandlas i avtalet. Man säger att man skall komma överens om momsen på verksamheten så småningom. När det gäller momsen på bygget står det uttryckligen att det inte skall vara någon moms där.

Om man då skall göra en jämförelse med färjetrafiken undrar jag om det också är momsbefriat att bygga hamnar för färjetrafik i Helsingborg och om det är momsbefriat att bygga färjor på de varv där de skall byggas osv. Detta är visserligen ett internationellt projekt, men det är väl inget som hindrar att länderna ändå tar ut moms på sin resp. andel av det här bygget?

Anf. 67 KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Fru talman! Jag vill tacka Jan Strömdahl för att han tog upp kraven på miljöanalys. I mitt öra ringer den lovande miljöministern Birgitta Dahls löften om att hela broprojektet självfallet skall miljöprövas enligt all svensk lagstiftning, men av det har det inte blivit en tumme ens – jo, en tumme kan vi kanske säga – i regeringens proposition.

Fru talman! Inledningsvis vill jag, när vi har glädjen att ha kvar kommunikationsministern, spinna vidare på den här lagvägen som Jan Strömdahl har varit inne på. Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut skall alla investeringar i infrastruktur inom transportsektorn föregås av en samhällsekonomisk värdering av projekten. Man brukar säga att vägprojekten skall föregås av en objektsanalys, beräkningar av restidsvinster, trafiksäkerhetsvinster och sådant som inkluderas i en samhällsekonomisk analys.

Vägverket har inte, såvitt jag vet, gjort någon sådan utan hänvisar till kommunikationsdepartementet i den här frågan. Jag har hittills förgäves försökt att få ut dessa uppgifter. Det skulle vara intressant att få veta om man uppfyller 1979 års trafikpolitiska beslut i riksdagen om att genomföra en sådan samhällsekonomisk värdering.

Sedan till en ordningsfråga, fru talman. Det förekommer propåer om att man skall korta ned sina anföranden och att man inte skall ta repliker osv. Jag förstår irritationen från riksdagsförvaltningen, kammarkansliet osv. över att det här tar lång tid. Men det är, fru talman och kära kammarkansli, inte mitt eller bromotståndarnas fel. Felet består i att vi har fått en undermålig proposition på vårt bord. Därefter har vi fått en dålig utskottsbehandling, och till råga på allt har ingen offentlig utfrågning skett. Tre eller fyra utskott har av tidsbrist bedömt att de inte kan svara på den här oerhört viktiga propositionen i ett yttrande till trafikutskottet. Detta är undermåligt, och detta är konsekvensen av en dålig utskottsbehandling. Vi får då den här debatten i kammaren. Jag är ledsen, jag hade kunnat komprimera mig mycket mer om vi hade kunnat ta upp det här uttömmande på utskottsutfrågningar, i yttranden och diskussioner i olika utskott. Men detta har körts rakt igenom på rekordtid.

Fru talman! Öresundsbron kan bli dess förespråkares Watergate. Hanteringen av detta gigantiska broförslag kan kanske inte i alla delar liknas vid Nixons skumraskaffärer i kontorshuset Watergate i Washington DC, men själva namnet, Watergate, gör ändå att man snuddar vid tanken. Brobygget förändrar vattenutbytet mellan Östersjön och Kattegatt i den känsliga vattenport, eller watergate, som är Öresund. Kommunikationsminister Georg Andersson står kanske inte för inbrott i något kampanjhögkvarter, men han, regeringen och deras lakejer här i kammaren står definitivt för ett oöverskådligt och kriminellt brott mot naturen, mot Östersjön och mot människors och samhällens hälsa vid Öresund. När han i olika sammanhang har hävdat, och han fortsätter att hävda det här i debatten dess värre, att regeringen har anlitat all tillgänglig expertis och att denna expertis har godkänt broplanerna, så är det inte sant.

Som politiker från samtliga riksdagspartier har påpekat i en tämligen unik gemensam artikel i Sydsvenska Dagbladet i måndags, har forskare och vetenskapsmän i en rad discipliner varnat för följderna av ett brobygge. "Rör inte Öresund", säger t.ex. professorn i marinekologi vid Stockholms unversitet, Bengt-Owe Jansson. Det har refererats till honom flera gånger tidigare här i dag. Ingen kan med bestämdhet förutse följderna av ingrepp i Öresund, menar han. Vi bromotståndare lyssnar, som man kanske kan förstå av debatten här, på vad kunskaparna har att säga och blir lätt tunnelförespråkare när vi får klart för oss att en borrad järnvägstunnel inte alls belastas av de uppenbara miljökonsekvenser som en bro får. En tunnel utför kanske ett lika gott trafikarbete som en bro någonsin gör.

Fru talman! Jag vill tala om trafik- och samhällsstrukturen i Öresundsområdet. Jag vill påvisa att en kombinerad bil- och järnvägsförbindelse är ödesdiger vare sig vi talar om miljö, trafik eller ekonomi. Jag vill också göra klart hur väl en borrad järnvägstunnel skulle kunna lösa många av de problem som nu belastar vår Skåneregion och även Själland på den danska sidan.

I det europeiska perspektivet är Öresundsområdet och de danska öarna ett ytterst miljökänsligt nålsöga mellan kontinenten och den skandinaviska halvön. Det har flyttfåglarna alltid vetat. Det var den nordligaste regionen som de klassiska grekerna hade kännedom om. Under Hansans guldålder var här en blomstrande handelskultur med den sjöfartstekniska utveckling

som då rådde. Genom historiska öden kom här att bli en nationsgräns, vars barriäreffekter ytterligare förstärkts av landtransporternas utveckling under de senaste 150 åren. Även genom världskrigens förbistring har den gemensamma sydbaltiska kulturen åtskilts, och den svenska kommunikationsministern kallar därför Öresund en vallgrav. Per Stenmarck sade också att det har varit en vallgrav under all överskådlig tid, vilket jag knappast kan hålla med om.

Nu har vi ett helt nytt läge. Nationsbarriärerna upplöses, och närliggande regioner förstår mer och mer att samarbeta med varandra. Det samarbetet hoppas åtminstone jag skall utvecklas, oavsett vilka vägar den nysovjetiska EG-konstruktionen tar. Jag hoppas exempelvis kunna få läsa kongens byaviser lika naturligt som Mälardrakarna till det skånska morgonkaffet; i dag kommer Berlingske Tidende och Politiken till Malmö dagen efter att Presam har centralbehandlat dem i Stockholm. Vet ni om det?

Tysklands enande och Polens frihetsutveckling är andra glädjande företeelser i Öresunds närområde. Det breddar onekligen det skånska perspektivet. Handel och resande kommer att kunna ta många fler vägar till och från Skandinavien än dem man är hänvisad till genom efterkrigstidens koncentration mot Hamburg.

I det nya Europa som växer fram spelar järnvägen åter en central roll. Enbart i EG finns beslut om järnvägssatsningar på 1 100 miljarder svenska kronor. I det lilla Schweiz satsar man så mycket som 110 miljarder på avancerade järnvägar, företrädesvis i tunnlar, för att bli kvitt lastbilstrafiken och undvika hotande miljökatastrofer. Biltrafikens avgaser hotar nämligen den jordbindande skogen i alplandskapets sluttningar. Dör skogen kommer enorma jordskred att kunna begrava hela dalar, och Schweiz blir ett kalfjäll.

Vilka slutsatser, fru talman, bör vi i Sydbaltikum dra av denna nya europeiska utveckling? Ja, jag har svårt att se att det skulle vara att vi skall fullfölja det europeiska motorvägseländet genom vår redan alltför försurade och miljödrabbade Öresundsregion. Om Schweiz riskerar att bli ett kalfjäll är hotet mot Skåne en form av nordisk öken. Den logiska konsekvensen är ju tvärtom att Öresund får bli en stoppbock för motorvägarna och i stället får bilda inkörsport till ett nytt ekologiskt Europa, oavsett från vilken sida man kommer. Då är det borrade järnvägstunnlar och moderna, renade färjor som vi skall satsa på. Gör vi inte det utan bygger vidare på efterkrigstidens slösande motorvägskultur drar vi på oss den lastbilstrafik som kontinentens länder är i färd med att befria sig från genom satsningarna på ett högkvalitativt järnvägsnät.

Jag avstår från att upprepa den förödande kritik som vi riktat mot broplaner ur klassiskt naturvårds- och miljöperspektiv. Den kritiken har, tycker jag, bl.a. Roy Ottosson redan framfört kunnigt och väl. Jag vill i stället uppehålla mig vid några avgörande trafiktekniska och regionplanemässiga faktorer, som enbart de dömer ut broprojektet.

Åkare, speditörer och transportarbetare är alla överens om att Öresundsbron inte betyder ett skvatt för deras verksamhet. Skall man använda den för Europatrafiken, på väg eller järnväg, tvingas man till en omväg på 17 mil över Stora Bält, så länge man inte bygger en motsvarande förbindelse över Femer Bält, och det finns det inget som helst beslut om, även om det finns

en vänlig skrivning i den bilaterala avtalstexten. Den danska vägföreningen har dock lanserat vad jag vill kalla en högerextremistisk lösning med enbart en motorvägstunnel under Femer Bält. Skulle denna plan förverkligas vore katastrofen för Malmöområdet och de danska öarna fulländad. Långtradarna skulle få en orimlig konkurrensfördel gentemot tågen, som skulle tvingas gå hela omvägen över Jylland. Även om långtradarchaufförer behöver lagstadgad vila och bäst får det på de långa färjelinjerna mellan Skåne och Tyskland skulle konkurrensen driva upp en mycket omfattande lastbilstrafik genom Danmark. Detta kanske även om ingen fast förbindelse kommer till stånd över Femer Bält, eftersom långtradarna kan anpassa sig bättre än järnvägstrafiken. Samtidigt tvingas, som vi har hört här, SJ och DSB att avtalsmässigt betala 150 milj.kr. per år för nyttjanderätten av Öresundsbron, vare sig man får transportunderlag eller inte.

Både svenska och danska sjöfartstekniker har genom datorsimuleringar kommit fram till krav på ett seglingsfritt spann på minst 500 meter för samtidig passage av stora oceangående fartyg i båda riktningar. I dag har man bara räknat med 330 meter. Ingen vågar säga att tunga godståg samtidigt och i båda riktningar skall kunna befara ett 500 meter brett spann. Något sådant exempel finns inte någonstans i världen. Av denna anledning talas det om reglering av tågtrafiken som en lösning, vilken naturligtvis ytterligare försämrar järnvägens konkurrenssituation. Problemet med för stor rörlig last i beräkningssammanhang är för övrigt redan känt från Stora Bält-förbindelsen, där man just av denna anledning tvingats borra en järnvägstunnel parallellt med den 70 meter höga högbron. Förvecklingarna med övriga Östersjöländer som hindras i sin passage genom Öresund har andra talare tagit upp.

Anslutningsvägar och anslutningsjärnvägar till bron är ytterligare ett sorgligt och halvt bortglömt kapitel. På Amager förekommer allt envisare lokal kritik mot att motorvägarna kommer att slå sönder miljön än värre än vad som redan är fallet med störningarna från storflygplatsen Kastrup. Enligt en obekräftad uppgift är de danska socialdemokraterna nu så splittrade att de skulle vara beredda att genomföra en snabbutredning av en borrad järnvägstunnel.

Malmö kommer att bli insnärjt av en enorm asfalts-, stål- och betonggördel, kantad med supermarknader, Eurostopp och liknande miljöstörande etableringar. Tyvärr har inte tillräckligt många malmöbor och än mindre deras företrädare insett att drömmen om Europabron kan bli en mardröm med en enorm trafikapparat för en återvändsbro till Själland, som nu fortfarande är en ö. Stora Bält-förbindelsen har ju gått i stå och är för närvarande åratal försenad enligt vad man nu beräknar. Det mest makabra inslaget i denna vid det här laget sorglustiga historia är påhittet att bygga en sju kilometer lång s.k. citytunnel under Malmö för att knyta samman centralstationen med bron.

Projektet är kostnadsberäknat till 5 miljarder kronor, och förslaget framförs på största allvar. Att tunneln behövs om man bygger bron förstår jag men det är ändå ett stilla vansinne som visar att broprojektet är helt fellokaliserat. För dessa 5 miljarder kronor skulle man ju i stället få hela den svenska delen av en tunnel direkt till Kastrup från Malmö central – om man drog den åt rätt håll vill säga. Om bron men inte citytunneln byggs tvingas alla tåg –

det är en viss risk för det från ekonomisk synpunkt, eller hur? – till en mils rundkörning kring hela Malmö för att komma upp på bron. Jag hoppas att kammarens ärade ledamöter känner till något om Malmös stadsgeografi. Malmö central riskerar då att bli utan de nya och dyra snabbtågen, som i stället går direkt från Lund via den nya stationen Malmö Syd och Kastrup. Malmöborna borde inse att detta kan vara katastrofalt för stadens möjligheter till vital pånyttfödelse. Risken är ju uppenbar, ärade ledamöter på Skånebänken – att staden kommer att vittra inifrån och ut när stora investeringar läggs ute på den skånska myllan i stället för på förnyelse av områdena kring centralen och inre hamnområdet. Det är för mig en gåta att ingen av de tongivande Malmöpolitikerna har insett denna fara. De Malmöpolitiker som yttrat sig här talar som om det fortfarande var 1960-tal; man har en mycket luddig uppfattning om de här sakerna och förstår inte sitt eget bästa. Vi tycker från miljöpartiet att de företrädarna för Malmö är sorglustiga, både lokalt och här i riksdagen.

I det bilaterala avtalets motivtext står att bron är till för att skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen. Med mina utgångspunkter motsätter jag mig en sådan målsättning, för vilken förbindelse man än må skapa. Skall det dessutom ske via en bilbro kommer det miljöbelastade och tidskrävande transportarbetet att öka totalt sätt. Människor tvingas mer eller mindre in i denna gemensamma pendlingsregion och får, som i alla metropolregioner i världen, tillbringa en stor del av sin vakna tid i buss- och bilköer. Färden blir ofärd, långtifrån välfärd. Städer som Roskilde, Köpenhamn, Malmö och Lund har medeltida stadskärnor. De är redan gastkramade av cirkulerande och parkerande bilar. Det finns inget utrymme för en ytterligare ökning av denna biltrafik.

En allvarlig farhåga är också att busstrafiken kommer att gynnas på bekostnad av den önskvärda ökningen av tågtrafiken. Trafik från Söderslätt i Skåne kommer regionalt att ha lättare att leta sig upp på bron via väg än järnväg. Busscharter av olika slag kan förväntas ta en stor del av trafiken. Denna farhåga gäller särskilt om inte citytunneln kommer till utförande. Pågatågstrafiken får ju då en föga attraktiv säckstation i Malmö Central. Kravet från resenärer norrifrån med destination Kastrup, Köpenhamn eller bortom blir ju rimligen att tågen inte skall gå in och vända vid Malmö Central. Uppfylls inte detta krav kommer bussar att ta marknadsandelar även norrifrån i Skåne och Sydsverige.

Herr talman! Ett kulturellt och ekonomiskt samarbete, som också motiverar avtalet, kan dock – menar jag – vara till gagn för båda folken. Innan nationsgränsen och de utvecklade landtransporterna kom till har regionen – som jag tidigare berörde – samverkat ekonomiskt och kulturellt. Det kan inte vara fel att återuppliva denna historiska bas för samverkan, men det kan ske på helt andra sätt än med en bilbro. Carl Frick och jag föreslår i motion T92 att man utreder det alternativ som vi kallar miljölänken. Förslaget har – som allt annat i detta misshandlade ärende – avslagits på ett summariskt vis. Jag skall därför nu redovisa detta alternativ.

Mellan Hamburg och Malmö byggs en högklassig elektrifierad och dubbelspårig järnväg med borrade tunnlar för enbart tåg under Öresund och Femer Bält. Från Malmö är avståndet till Hamburg bara 36 mil, eller litet drygt

halva sträckan Stockholm–Malmö. Med svenska snabbtåg klaras alltså färden på två timmar med stopp i Kastrup, Köpenhamn och Lübeck. Denna bana förtjänar att kallas miljölänken. Den skulle nämligen ge tågen effektiva konkurrensfördelar gentemot bilar, bussar, lastbilar, flygbåtar, svävare, helikoptrar och kortdistansflyg på och kring denna sträcka. Miljölänken skulle medföra att de fossilbränsledrivna trafikslagen mer eller mindre slås ut. Undantaget är förstås bilfärjetrafiken Helsingborg–Helsingör, som i stället blomstrar, och direktfärjorna Skåne–Tyskland. Någon ren bilförbindelse byggs nämligen inte, utan bara en ren järnvägsförbindelse.

Den rena järnvägsförbindelsen kan förväntas reducera den långväga lastbilstrafiken väsentligt. Den ger flygplatsen Kastrup direkt spårförbindelse såväl med Skåne som Köpenhamn och övriga delar av Sverige och Danmark. Detta torde i södra Skandinavien reducera pendlingstrafiken både på väg och i luften och ge motsvarande ökning för tågen. Kostnaden för hela miljölänken torde inte överstiga kostnaderna för enbart Öresundsbron med anslutningar. Man talar ju om en kostnad på uppemot 40 miljarder kronor. För den summan skulle man utan vidare klara både borrad tunnel i Öresund och Femer Bält och en elektrifiering av övrig järnväg mellan Malmö, Köpenhamn och Hamburg.

Tunnlarna borras längs en rät linje från Saab-Kockumsområdet under Saltholm till Kastrup. Längden blir 20 kilometer. Förutsättningarna för kontinuerlig s.k. fullortsborrning är särdeles gynnsamma i södra Öresund, eftersom det mäktiga och lättbearbetade kalksedimentet ger bättre förutsättningar än t.ex. vid Stora Bält, där ett lager med lera och morän för närvarande har stoppat borrningarna. Man bör observera att tunnelvolymerna bara är en tredjedel av de volymer som man i den s.k. nollösningen skall muddra från sundets botten – tre i stället för nio tio miljoner kubikmeter. Kalkstenen kan för övrigt malas ned och spridas över våra försurade sjöar – det kanske är ett tips. En reservhållplats anläggs dolt under Saltholm. Från den nybyggda men nedlagda och utbjudna – det lär för närvarande vara en jakt på köpare i USA – Saab-fabriken går järnvägen helt enkelt i markplanet via Malmö västra bangård längs det befintliga industrispåret in till Malmö Central. Man behöver inte bygga ned detta i en tunnel under Malmö Central. Det finns sådana idéer, men det finns ingen anledning att göra det. I direkt anslutning till den nuvarande säckstationen byggs en ny terminal mellan posthuset och stationsbyggnaden. Biltrafiken mellan hamnområdet och stadskärnan kan klaras genom någon bro eller kort tunnel – dock inte i läget vid Skeppsbron, där troligen bara gång- och cykeltrafik bör klaras i ett tråg under järnvägen.

På detta vis kan faktiskt nedläggningen av Saab-fabriken påpassligt utnyttjas. Anläggningen har en utomordentlig placering för prefabricering av de mantelelement som behövs till tunnlarna. Detta i sundet redan utfyllda område kan också användas för övrig tunnelanknuten verksamhet. Området kan efter byggtiden återställas för bostäder – som malmöborna helst vill ha –, mindre tillverkningsindustri och kontor. Kockums fritidsanläggning ligger alldeles intill och blir en utomordentlig tillgång för tunnelarbetarna på deras fritid under flera års arbete.

Herr talman! Med särskild hänvisning till min motion T92 yrkandena 2 och 3 yrkar jag bifall till reservation 1, som tre partier står bakom.

I och med att Malmö Central med den borrade järnvägstunneln får genomgående tåg mellan Själland, Köpenhamn, Kastrup och övriga Skåne stimuleras uppbyggnaden av gamla och nya järnvägar i hela landskapet. I en solfjäder runt Malmö och Lund från väster kan nämnas nya västkustbanan genom Landskrona och Helsingborg – med den nya knutpunkt som nyss har invigts –, en ny bana till Höganäs och – som planerat – en tunnel under Hallandsåsen, förstås. Den gamla banan Lund–Svanlöv–Åstorp–Ängelholm skall självfallet med pågatåg – tösatåg, som vi ibland säger – fortsätta att verka för den regionala trafiken. Vi har den befintliga södra stambanan, eventuellt skall vi satsa på en ny bana Lund–Hörby–Kristianstad. Man bör bygga upp den gamla Simrisbanan med länk till Lund. Ystadsbanan skall elektrifieras – som alla andra banor –, naturligtvis med direktförbindelse till Köpenhamn och Bornholm. Dubbelspår mellan Malmö och Trelleborg är en självklarhet och eventuellt också en ny bana till Skanör–Falsterbo via Vällinge – och stoppa för Guds skull bygget av väg 100! Denna nya bana skulle med fördel kunna gå genom Limhamn på den s.k. Sillabanan. Om alla dessa banor byggs ut får i stort sett alla Skånes 33 kommuner järnvägsförbindelse med varandra. Det innebär att kollektivtrafiksandelen i Skåne bör kunna komma upp i nivå med Göteborgs 30 % och Stockholms 50 % – eller däremellan – av den totala persontrafiken. Detta skulle kunna ske till en kostnad på några miljarder. Det kan lätt inlemmas i den stora planen för järnvägsinvesteringar i Sverige. Den planen står miljöpartiet för. För denna plan har vi också nu fått en viss respons från de flesta partier i riksdagen. Det är – jämfört med Mälardalens investeringar – ett rättvisekrav att motsvarande investeringar fastställs för Skåne.

Herr talman! Jag har nu sakligt argumenterat emot broprojektet och dessutom redovisat ett trafik- och miljömässigt överlägset – för att inte säga oslagbart – alternativ, nämligen den s.k. miljölänken mellan Malmö och Hamburg. Jag har även tidigare i olika sammanhang framfört kritiken mot kommunikationsministerns låsning vid broalternativet och framför allt hans oförmåga att sakligt argumentera för detsamma. När man för fram tunnelalternativet sakligt och motiverat får man, utan några hållbara ekonomiska antaganden eller kalkylförutsättningar, svaret att det inte ekonomiskt håller. Jag har inte heller i dag hört några sådana. Det framförs mest som en besvärjelse. Georg Andersson säger att det är fascinerande att man kan bygga en sådan här stor bro. I TV-programmet Miljöbilder sade han – med ett lån från industriförbundets senaste kampanj – att det är ett lyft för Sverige. Men av någon outgrundlig anledning ser han samtidigt inte särskilt glad ut.

När jag under våren bad att få förklarat hur taxepolitiken skulle bedrivas fick jag till svar att det skulle framgå av propositionen, vilket det sannerligen inte gjorde. I stället förs det fram som ett ledande motiv för förslaget att frågan om bron har utretts så länge att man inte kan utreda den längre och att vi av den anledningen nu måste fatta ett beslut. Tydligen skall detta ske helt oberoende av utredningarnas kvalitet genom åren och oberoende av att utredningarnas resultat ibland ändå har visat på stora svårigheter med detta

gigantiska broprojekt. En del svårigheter har man fått stoppa i Malmöhus länsstyrelses lådor på grund av att de inte passade in. Man tar sig för pannan.

Herr talman! Varför är det nu så bråttom att fatta det här beslutet om bron? Är riksdagen möjligen en lekstuga för Georg Anderssons personliga prestige i sammanhanget? Vill han kunna skriva på sin gravsten att han drev igenom beslutet om ett brofiasko?

Danskarnas stöd för bron är kanske på väg att rämna, vilket jag har nämnt tidigare. I alla händelser tänker man på danskt håll inte fatta något beslut i folketinget förrän möjligen den 14 augusti, och då kommer man kanske att tveka på grund av det nära förestående svenska valet – vad vet jag?

Är Georg Andersson rädd för att de sakliga argumenten skall hinna upp hans skygglappsförsedda expressbeslut? Har kommunikationsministern otillbörliga kopplingar till bilindustrin och näringslivet efter samma mönster som Kjell-Olof Feldt? Hur stort är, Jan Andersson, det egentliga stödet inom socialdemokratin för denna halsstarriga låsning vid den mest miljöfientliga lösning man kan tänka sig? Hemma i Lund liksom i Helsingborg är hela arbetarkommunen mot bron. Hur är det med kvinnorna, ungdomarna, broderskaparna och facken? Detta frågar jag mig, och jag kommer i den mån jag behöver att delta aktivt med repliker under resten av den här debatten.

Herr talman! Jag yrkar bifall till samtliga miljöpartiets reservationer och följer därmed Roy Ottossons tidigare yrkande. I första hand stöder jag liksom Roy Ottosson och flera andra talare återremissyrkandet.

Anf. 68 JAN ANDERSSON (s):

Herr talman! Frågan om en Öresundsbro, en bilbro över Öresund, har föregåtts av en långvarig och till stora delar polariserad debatt. Anhängarna till en bro har beskrivit den som en tulipanaros, som löser i stort sett alla problem som finns i regionen. Det är naturligtvis inte sant. Bron har emellertid också, av dem som varit motståndare till den, beskrivits som en katastrof huvudsakligen för miljön.

Jag skulle inte vilja gå så långt som till att säga att en bilbro över Öresund skulle vara en katastrof för området, men den får tillräckligt stora negativa konsekvenser för miljön i ett redan hårt ansträngt område. Därför är en tunnel att föredra.

Enligt propositionen är ett argument för en bilbro att den ur kommunikationssynpunkt för oss närmare Europa. Det är knappast sant. Det är bara att titta på kartan och konstatera att om man skall komma ned till Europa, är den närmaste vägen att åka från södra delen av Skåne ned till Tyskland, till Rügen och Rostock, eller att åka från Ystad ned till Polen. Det är den närmaste vägen. Inte ens om man väljer vägen över Danmark kommer en bilbro över Öresund att vara den närmsta vägen. Fortfarande är H–H-leden, dvs. leden mellan Helsingborg och Helsingör, närmare. Där har man för övrigt också gjort stora investeringar i terminaler och nya färjor för att kunna förbättra kommunikationerna.

Nu sägs det att det skulle gå snabbare att färdas över bilbron än att ta färjan över H–H-leden. Men för dem som färdas långt och som då och då behöver ta en paus – det behöver man ju när man färdas långt ned till kontinenten – är det naturligt att göra det just på färjan. Även om man i framtiden

skulle färdas över en bro skulle det bli nödvändigt med pauser, och bron kommer därmed inte att innebära någon tidsvinst för de personer som färdas ned till kontinenten.

Talet om de dåliga förbindelserna över Öresund är bara delvis sant. Det stämmer inte när det gäller den norra delen av Öresund. Där finns i dag mycket goda förbindelser.

När man kommer över Öresund till Danmark befinner man sig på en ö, och man kan ta sig vidare till ytterligare en ö via en bro och via en tunnel ned till Lolland. Men sedan är det stopp, sedan finns ingen förbindelse.

Det sägs i propositionen att danskarna har lovat att arbeta för en fast förbindelse över Femer Bält. Allvarligt talat tror jag inte att det är särskilt realistiskt att danskarna kommer att arbeta särskilt aktivt för detta. Jag tror att danskarna har ett intresse av att få trafiken att gå över Danmark, över bron och tunneln över Stora Bält och Lilla Bält. Det är ett danskt intresse.

Det tyska intresset av att satsa på de väginvesteringar som en fast förbindelse över Femer Bält innebär är i dag också minimalt med tanke på de stora investeringar Tyskland måste göra mellan de västra och östra delarna av landet.

Det är alltså inte särskilt troligt att en förbindelse snart blir av över Femer Bält.

Då återstår en lokal förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, där förbindelserna i dag är dåliga, det skall jag villigt erkänna. Detta beror mycket på att man nere i den regionen har väntat på ett brobeslut och varit synnerligen inaktiv när det gäller investeringar som skulle kunna förbättra förbindelserna.

Vidare är det inte heller, med tanke på dagens trafiksituation i Köpenhamn och trafiksituationen i Malmö–Lundområdet, särskilt välbetänkt att bygga en förbindelse som ytterligare stimulerar biltrafiken. Man skulle i stället vidta infrastrukturåtgärder som försvårar biltrafiken. Det hade varit bättre med en spårbunden förbindelse.

Tunnelalternativet avfärdas väldigt snabbt av ekonomiska skäl. Det är naturligtvis svårt att över huvud taget göra ekonomiska bedömningar i fråga om både bron och tunneln. Jag kan bara konstatera att Öresundsdelegationerna inte var lika tvärsäkra. Den danska Öresundsdelegationen var tvärtom ganska optimistisk om att en tunnel skulle löna sig med den avskrivningstid på 30 år som beräkningarna var gjorda på. Om man hade överfört den svenska delegationens beräkningar till en avskrivningstid på 50 år skulle även det gå ihop. Alla har alltså inte varit lika kategoriska som man nu är i propositionen.

Det avgörande skälet mot en bilbro är trots allt miljökonsekvenserna, bl.a. vattengenomströmningen. Det har i dag talats mycket om detta. Vi kan konstatera att experterna är oeniga om den s.k. nollösningen. De som har förordat en nollösning bygger sitt resonemang på en teoretisk modell. Detta är att spela hasard med det viktiga liv som finns i Öresund och Östersjön.

En annan miljökonsekvens är de föroreningar bilismen orsakar i luften och vattnet. Det har också i detta sammanhang talats om någon form av nollösning. Man säger då att detta projekt ger upphov till ny biltrafik som ger negativa konsekvenser men att andra åtgärder då måste kompensera för

detta. Men räcker den ambitionen i det område där vi har de suraste jordarna och där skogsdöden är som störst? Nej, givetvis inte. Ambitionen borde vara att miljön i västra Skåne skall förbättras avsevärt. Den medvetenheten finns förmodligen – annars hade väl inte Miljödelegationen västra Skåne tillsatts.

Anhängarna till en bilbro brukar säga om trafiken över bron att den inte är märkvärdig, vare sig man räknar med att 6 000 eller 8 000 bilar skall gå över bron på ett dygn – vi vet inte vilken av siffrorna som kommer att bli den riktiga. Men det är ju inte det som är det intressanta. Det konstaterar Öresundsdelegationen, och det sägs också i propositionen. Det intressanta är hur en bilbro påverkar det samlade trafikflödet i hela regionen. På vilket sätt påverkar detta biltrafiken i hela regionen? Trots allt utredande har ingen förutom Miljödelegationen västra Skåne undersökt de aspekterna, och delegationens analys visade att det blir fråga om stora negativa konsekvenser. Det är alltså fråga om motorvägar runt Malmö, där det kommer att etableras verksamheter som i sin tur innebär ytterligare biltrafik och ytterligare luftföroreningar.

Med tanke på detta har ett antal socialdemokrater från nordvästra Skåne, och från Kvinnoförbundet, SSU och broderskapsrörelsen, väckt motioner i denna fråga, och vi har sagt att man borde göra en miljökonsekvensanalys innan man fattar beslut om vilket förbindelsealternativ som är det bästa. Analysen skall dels på ett bättre sätt än vad som i dag har gjorts undersöka miljöfrågorna, bl.a. vattengenomströmningen, dels göra en samlad bedömning av hur trafikutvecklingen i regionen påverkas av olika alternativ. Detta skall alltså göras innan ett beslut fattas.

Vi hade tänkt lägga fram ett eget yrkande med denna innebörd, men vi fann sent omsider att våra motioner omfattas av reservation nr 1 i beslutsunderlaget, och vi kommer att yrka bifall till denna reservation.

Vi kommer också att yrka bifall till reservation nr 2 som gäller avtalet. Vi vill emellertid göra en markering. Det finns en passus som rör skattebetalarna som vi faktiskt inte kan ställa oss bakom. Vi tror att bron kan finansieras via avgifter. I en passus i reservationen sägs att skattebetalarna kommer att drabbas hårt. Det är ologiskt att hävda att en bilbro inte skulle gå ihop ekonomiskt och att skattebetalarna får träda in i efterhand och att samtidigt hävda att en tågtunnel klarar sig ekonomiskt. Jag vill markera att vi inte står bakom den passusen. För övrigt stöder vi således reservation nr 1 och 2.

Anf. 69 KJELL-ARNE WELIN (fp) replik:

Herr talman! Jan Andersson uttrycker mycket som jag ställer mig bakom. Det gäller i stort sett allt. Däremot säger han att han inte tror att miljön kommer att hamna i en situation som kan närma sig katastrof. Det kanske jag inte heller tror, men, Jan Andersson, när det gäller miljön finns det ingen som egentligen kan säga vad som händer när den här bron väl är ett faktum. Om det blir katastrof eller ej vet vi inte. Däremot vet vi att det kommer att bli en mycket försämrad miljö. Eftersom Jan Andersson visar så stor klokhet när det gäller att förbättra beslutsunderlaget, begärde jag replik för att visa att osäkerheten inför framtiden är utomordentligt stor.

Jan Andersson sade vidare att experterna är oeniga när det gäller vatten-

genomströmningen. Det är inte alls så. Experterna är oerhört eniga om att man inte kan garantera någonting i framtiden. Man vet faktiskt inte vad som händer när man förändrar vattengenomströmningarna i Öresund. Om Jan Andersson eller någon annan kan visa på en enda expert på det här området som är beredd att garantera att det inte kommer att bli några konsekvenser för vattengenomströmningen i Östersjön, skulle jag vara mycket tacksam. Trots idogt letande har jag inte lyckats hitta en enda sådan expert.

Avslutningsvis sade Jan Andersson att han tror att bron kan självfinansieras via avgifter. Det är en dröm, och det finns redan tillräckligt mycket underlag för att man skall sluta ha sådana drömmar.

Anf. 70 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Om jag förstod Jan Andersson rätt så kommer han och som han säger vi – jag hoppas att vi innebär nästintill 156 socialdemokrater – att yrka bifall till reservationerna nr 1 och 2, rätta mig om jag har fel. Detta gläder mig oerhört. Det innebär att det finns politiker i kammaren som visar personlig integritet i politiken. Det krävs politisk råg i ryggen för att stå upp för sina åsikter. Jag tycker att det är en strongare linje än att i alla avseenden hålla sig till något slags partipiska eller partilinje. Jag utvecklar detta litet grand för att förklara min egen inställning och min tidigare framställning.

Miljöpartiet de gröna har kongressbeslut på att säga nej till både förbindelse över och under Öresund. Jag har alltid hyst uppfattningen att en borrad järnvägstunnel troligen efter utredning kan visa sig vara den bästa lösningen för förbindelser via Öresund, och jag har hävdat det. Alla vet att jag har den uppfattningen, och jag fortsätter att hävda den här. Men det krävs som sagt politisk råg i ryggen för att framföra sina åsikter gentemot stora partier. Jag vill med detta visa uppskattning för Jan Andersson och hans inlägg.

För övrigt vill jag korrigera mitt yrkande något. Jag yrkade nämligen bifall till det som Roy Ottosson för vår del yrkat bifall till, vilket inte innefattar vår reservation nr 9 om ekonomisk kompensation till SJ. Vi kan hoppa över den.

Anf. 71 JAN ANDERSSON (s) replik:

Herr talman! Jag får tacka Kjell Dahlström för de vänliga orden.

Jag vet inte om det framgick av mitt anförande men jag avsåg att yrka bifall till reservation nr 1 och 2.

Till Kjell-Arne Welin vill jag säga att vi är överens i sak såvitt jag förstår. Det är bara så att jag inte tycker om överdrifter i debatten. Därför sade jag att jag inte vill ta ordet katastrof i min mun. Jag tror att en bilbro kommer att medföra negativa konsekvenser för ett område som redan är hårt belastat ur miljösynpunkt. Det är min uppfattning, och det tycker jag räcker.

När det gäller vattengenomströmningen är det bara att läsa innantill. Det finns ett antal experter som säger att en nollösning inte är möjlig, och det finns en del andra som säger att det är möjligt på teoretiska grunder. Det är en teoretisk modell, och det betonar vi också. Så ser faktiskt verkligheten ut. Bristen är att vi faktiskt inte vet, eftersom vi bara har en teoretisk modell.

Anf. 72 KJELL-ARNE WELIN (fp) replik:

Herr talman! Det är egentligen hårklyverier som vi håller på med nu, Jan Andersson. Jag tycker dock att det är oerhört viktigt att man markerar att

det finns en osäkerhet inför framtiden när det gäller miljön och vattengenomströmningen. I dag kan man inte säga om det kommer att bli si eller så. Man kan bara tro på olika sätt.

Jag delar helt den uppfattning som framfördes. Det är mycket glädjande att Jan Andersson som socialdemokrat yrkar bifall till reservation nr 1 och 2. Jag hoppas att han får med sig många partibröder.

Anf. 73 INGELA MÅRTENSSON (fp):

Herr talman! Jag är inte någon bromotståndare. Jag anser tvärtom att det är mycket positivt att bygga broar mellan människor antingen det gäller rent andligt eller bokstavligt. Jag har svårt att tro att människor i grunden är emot brobyggen. Om ett brobygge innebär stora risker för att vattenströmmar i ett mycket känsligt sund förändras, muddring kommer att medföra förändringar för naturen på ett mycket negativt sätt, biltrafiken kommer att öka i en tid då koldioxidutsläppen står för de största bidragen till luftföroreningarna och alla är överens om att dessa utsläpp måste minskas, kostnaderna blir så stora att de kommersiella intressena och broförespråkarna inte kan garantera att bron kan finansiera sig själv utan att staten måste gå in med garantier i ett läge då statens finanser är mycket ansträngda, kan jag inte ställa mig bakom ett beslut om att bygga den bron.

Trafikutskottets betänkande har inte övertygat mig om att hänsynen till miljön har tillvaratagits på ett tillfredsställande sätt. Jag är således inte beredd att lämna fullmakt till regeringen att fortsätta förhandlingarna om bron och på det viset lämna carte blanche till Georg Andersson, särskilt inte efter det inlägg som Georg Andersson hade i debatten på förmiddagen. Jag tycker inte att kommunikationsministerns inlägg gav tecken på att man verkligen bekymrar sig om miljön i regeringen.

För tolv år sedan blev jag för första gången invigd i turerna kring brofrågan. Jag var på ett årsmöte i Lund då den internationellt kände professorn i kulturgeografi Torsten Hägerstrand höll ett anförande och redogjorde för de olika turerna och gjorde en samhällsvetenskaplig analys av brofrågan. Hans slutsats var att det inte var samhällsvetenskapligt försvarbart att bygga en bro. För mig var det en mycket övertygande redovisning.

Vad har då hänt under de senaste 10–15 åren som gör att det är så angeläget just nu att bygga en bro? Miljömedvetandet är mycket större i dag än det var för 10–15 år sedan. Luftföroreningarna är ett allvarligt problem, som vi inte kan lösa genom att stimulera till ännu mer biltrafik. Dessutom har integrationen i Europa och sammanslagningen av Öst- och Västtyskland inneburit att helt nya resvägar har öppnat sig. Det verkar inte som om broförespråkarna bryr sig särskilt mycket om de förändrade möjligheterna och hoten. De stirrar sig blinda på att alla svenskar och norrmän skall resa genom Danmark till vilket pris som helst, till priset av en försämrad miljö och höga kostnader. Det kommer också att påverka västkusten som är mycket känslig och mycket drabbad av luftföroreningar. Vi kommer att få en ökad trafik på västkusten. Inte minst med tanke på de djupa spår luftföroreningarna har satt i skogarna på västkusten kan man inte heller ställa sig bakom en sådan stimulans som bron skulle innebära.

Jag har också hört påståenden om att om man är motståndare till bron så

skulle man vara för en isolationistisk hållning. Man skulle då anse att vi skall vara oss själva nog här i Sverige och att vi skall isolera oss med vattnet. Jag tror inte alls att det stämmer. Tidigare talare har t.ex. jämfört Öresund med berg. Det går inte att jämföra på ett sådant sätt. Vattnet utgör också ett kommunikationsmedel och ett sätt att ta sig fram. Vi är i dag inte isolerade. Det finns förbindelser mellan Danmark och Sverige. När man hör broförespråkarna tala verkar det som om sådana förbindelser inte existerar. Det verkar som om man tror att sundet består av en Berlinmur som plötsligt skall raseras. Det är dock inte en verklighetsbeskrivning, åtminstone inte en som jag kan ställa mig bakom.

När vissa broförespråkare, framför allt från Malmöregionen, talar om att man skall slå ihop Malmö och Köpenhamn och forma en Örestad, ser jag det också litet som en illusion. Det gäller olika kulturer. Vi har i dag ett kulturutbyte, men jag tror att det är en illusion att inbilla sig att det skall bli en enhet.

Med det underlag vi har i dag kan jag inte ställa mig bakom och förespråka att regeringen skall gå vidare med ett brobygge.

Anf. 74 MAGGI MIKAELSSON (v):

Herr talman! Vad kan en Öresundsbrodebatt angå en västerbottning? Det vill jag ta ett par minuter av kammarens tid i anspråk för att tala om.

En bro över Öresund kommer att få konsekvenser också för oss som bor i Västerbotten eller andra Norrlandslän. Det gäller t.ex. kostnaderna. Jag förutsätter, trots vad som sägs, att bron kommer att kosta skattemedel i en eller annan form – statliga eller kommunala. Det är kostnader som förstärker tendensen att stora samhällsinvesteringar koncentreras till södra och mellersta Sverige – i detta fall södra Sverige. Utifrån principen att vi bara har en kaka att dela på måste detta innebära att nödvändiga satsningar i norra Sverige får stå tillbaka. Vi har nyligen haft en uppslitande debatt om inlandsbanan. Då ansågs kostnaderna för fortsatt drift och framtida investeringar vara oöverkomliga att klara för socialdemokrater och moderater, trots att dessa kostnader jämfört med detta projekt är en spottstyver.

Det gäller också miljöeffekterna – dels de storskaliga skador på miljön som en ökande trafik och stora trafikanläggningar orsakar, dels skador på mikronivå för livet i havet och på land. Jag kan inte förstå, Georg Andersson, hur en bro över Öresund kan förenas med de målsättningar om en bra trafikmiljö och en bra miljö i övrigt som riksdagen beslutade om i enlighet med den trafikpolitiska propositionen år 1988. Det har sagts flera gånger i dag och det är oomtvistligt att den här bron kommer att medföra ökad trafik i ett område som är allvarligt skadat av nedsläpp och försurningar. Jag har själv varit i södra Sverige och Skåne och sett urlakningen i jordlagret. Man är där nere på pH-nivåer som är mycket allvarliga, och enligt vissa forskare riskeras en total kollaps.

Till de allvarligaste invändningarna mot Öresundsbron hör de som handlar om hotet mot Östersjöns överlevnad. Östersjön är ett hotat hav även utan ett brobygge. Därom råder det inga tvivel. De låga salthalterna och den ringa genomströmningen, som nämnts av flera talare före mig, är problem som borde leda till kraftfulla åtgärder för att förbättra situationen. I stället är man nu eventuellt beredd att satsa på ett brobygge.

Nu kommer jag till det som gäller oss som bor i norra Sverige. Östersjön är den livsmiljö där laxen – den naturproducerande och den odlade – lever, innan den går tillbaka till de Norrlandsälvar där den föddes. Under ett antal år har man satsat tid och pengar för att bygga upp de stora och livskraftiga laxstammar som en gång fanns i dessa områden. Ett antal stora projekt är på gång i Norrbotten och Västerbotten och även längre ned utefter kusten. Man har arbetat med att skapa förutsättningar för att varje älv skall kunna återuppbygga de laxstammar som är artegna. De skall där kunna leva ett naturligt liv och reproducera sig av egen kraft. Östersjön är en nödvändig del i laxens livscykel. Om Östersjön förstörs kommer laxen inte att kunna leva vidare.

Dessa satsningar görs också för att öka turismen. Fisketurismen är en viktig näring för Norrlandslänen och utgör en ökande del av turismen. Av en undersökning SCB har gjort för fiskeristyrelsens räkning framgår att 2,2 miljoner människor fritidsfiskat under det senaste året. 42 % av dessa har fiskat i åar och älvar. För oss i norra Sverige är detta en icke föraktlig del av turism. Vi är rädda om den och vi vill inte se den förstöras.

Om en bro över Öresund innebär att miljön i Östersjön ytterligare försämras och kanske t.o.m. får till resultat att Östersjön dör – det finns tecken som tyder på det – rycker man undan benen för det växande fritidsfisket och försvårar en positiv turismutveckling i Västerbotten och övriga Norrlandslän.

Därför är en bro över Öresund en angelägenhet också för oss som bor i norra Sverige. Därför finns det också i Västerbotten en kraftig opinion mot en bro över Öresund.

Efter alla argument som har förts fram här i dag är det svårt att tro att det över huvud taget skall finnas någon som är beredd att ta det här beslutet i dag. Jag skulle vilja vädja till fler socialdemokrater än Jan Andersson att stödja reservationerna 1 och 2. Frågan om den här bron behöver utredas ytterligare.

Anf. 75 PAUL CISZUK (mp):

Herr talman! Debatten hittills har klargjort att Öresundsbron är en mycket stor miljöfara och att broförespråkarna blundar för detta. Man blundar också för de försvarspolitiska aspekterna. Broar är av stor militärstrategisk betydelse, och transporter blir alltmer betydelsefulla för försörjningen i kris och krig. Men i propositionen sägs ingenting om brons försvarspolitiska betydelse. Det görs det inte heller i det betänkande vi har på bordet. Jag försökte förgäves få försvarsutskottet att yttra sig. Men majoriteten ville inte när det kom till kritan. Varför? I försvarsutskottet hade vi tid. Vi var färdiga med vårt stora betänkande om försvarspolitiken.

Inte heller massmedia har tagit upp försvarsaspekterna i anslutning till en eventuell Öresundsbro. Det som finns på detta område är ÖCBs yttrande den 20 november 1987 över betänkandet SOU 1987:41 och en upprepning av detta med anledning av den svensk-danska Öresundsdelegationens betänkande 1989. På motsvarande sätt finns två yttranden med likartat innehåll från överbefälhavaren av den 30 november 1987 och den 23 maj 1989.

I regeringens sammanställning av remissyttranden, Ds1988:39, refereras dessa yttranden från försvaret mycket summariskt.

Mot den här bakgrunden, dvs. regeringens och försvarsutskottsmajoritetens försök att förtiga försvarsproblemet, måste jag ta upp tiden med att något lyfta fram dessa yttranden från ÖCB och ÖB. Det räcker inte med att bara konstatera att myndigheterna sammanfattningsvis inte avstyrker broföretaget. Man måste se vad det kostar ur försvarssynpunkt att genomföra brobygget.

Överbefälhavaren visar på att ett brobygge kräver kompenserande försvarsåtgärder. Jag citerar:

"En fast förbindelse över Öresund får under inga förhållanden oförstörd disponeras av en eventuell angripare. Den måste därför förses med förstöringsanordningar. Beredskapsåtgärder måste vidtagas för försvar respektive förstöring av förbindelsen."

Min fråga till broförespråkarna blir då: Hur skall försvaret ordnas? Har det kostnadsberäknats?

Försvar kan inte vara alldeles lätt. Hur skyddar man sig mot ubåtstorpeder och kryssningsmissiler? Vi kan inte minera hela Öresund. Sundet skall hållas öppet enligt internationella konventioner. Har vi råd att köpa in och sätta upp antimissilskydd typ Patriot? Nej, försvar av bron är inte realistiskt. Det måste bli fråga om att förstöra bron. Det tror jag att vi kan klara, men vi måste göra det ganska tidigt i en kris, medan vi ännu har kontroll över landfästet. Det är väl känt vad det betydde i andra världskriget att tyskarna missade att spränga bron över Rhen vid Remagen.

ÖB säger vidare att en redan utbyggd försvarsanläggning måste flyttas. Har regeringen kostnadsberäknat detta?

Som tredje punkt tar ÖB upp frågan om tillgången på fartyg. ÖB behöver i kris och krig många av de nuvarande färjorna för militära transporter och minutläggning. Hur skall detta klaras om minst tre av de nuvarande färjelinjerna försvinner? Skall färjor läggas i malpåse? Vad kostar det?

ÖB påpekar vidare: "Om bron förstörs genom fientlig bekämpning kan förflyttningar av vissa sjöstridskrafter samt större handelsfartyg mellan Västerhavet och Östersjön försvåras."

Egentligen innebär det att västkust och östkust kan bli isolerade. Det är inte särskilt bra i en krigssituation.

ÖB nämner även de folkrättsliga aspekterna, som jag räknar med att andra ledamöter från mitt parti kommer att ta upp i den fortsatta debatten.

Så till yttrandet från Överstyrelsen för civil beredskap. Överstyrelsen skriver:

"Följande synpunkter betraktas därvid som grundläggande för ÖCBs uppfattning om en god civil beredskap.

- En god civil beredskap förutsätter en stark samhällsekonomi, där basen utgörs av ett livskraftigt näringsliv med förmåga att anpassa sig till nya situationer. Sådana situationer kan vara krissituationer då samhällets funktionsförmåga ställs på svåra prov. En teknisk/ekonomisk utveckling som stärker samhällsekonomin och näringslivet är därför positiv. Den ökade sårbarhet och störkänslighet en sådan utveckling eventuellt medför måste

dock beaktas och motverkas genom olika åtgärder, vilka i sig kan kräva särskilda ekonomiska resurser.

- Den civila beredskapen gynnas i hög grad av om man inom olika samhällssektorer eftersträvar så flexibla och så litet sårbara lösningar som möjligt. Inom transportsektorn innebär det att många olika kommunikationssätt och många olika kommunikationsvägar är att föredra framför ett eller ett fåtal kommunikationsval. Ur sårbarhetssynpunkt är en tunnel att föredra framför en bro och i Öresundsfallet ett nordligt läge att föredra framför en sträckning Malmö–Köpenhamn. Det är bättre att separera järnvägs- och landsvägstransporter än att ha dem ihop.

Inom näringslivet pågår en internationalisering och en integrering mellan olika länder som kräver allt snabbare och effektivare transportmöjligheter. En fast förbindelse skulle i jämförelse med nuläget sannolikt ge snabbare transporter till kontinenten och därmed kunna stimulera näringslivet och förbättra Sveriges konkurrenskraft. Den största effekten skulle dock sannolikt vara av regionalpolitisk karaktär genom att en mer sammanhållen Öresundsregion skapas. Den ger förutsättningar för bl.a. en gemensam arbets- och bostadsmarknad och är troligen en god stimulans för utvecklingen i sydligaste Sverige. För Sveriges ekonomiska utveckling skulle en fast förbindelse sålunda sannolikt vara positiv. Den tyngdpunktsförskjutning av näringslivet mot sydspetsen av Sverige som detta medför kan dock ha vissa negativa effekter ur beredskapssynpunkt.

Fasta förbindelser via Öresund kommer – om de genomförs – att påverka hela transportinfrastrukturen långt utanför Skåneregionen. Transporttekniskt kommer järnvägens konkurrenskraft troligen att öka. Konsekvenserna för sjöfarten och hamnväsendet har inte närmare berörts i betänkandet. Det enda som diskuteras är effekterna för färjorna i Öresundsregionen. Enligt ÖCBs uppfattning torde minskningen av antalet färjor med stor sannolikhet vara underskattad. En fortsatt färjedrift kommer dessutom att vara mycket känslig för prisrelationen bro–färja.

Fasta förbindelser kommer att medföra ökad överflyttning av transporter från sjöfart till järnväg, men framför allt till landsvägstransporter – om motorvägen byggs. En överflyttning av transporter från sjöfart till järnväg skulle naturligtvis ytterligare försämra möjligheterna för en redan hårt pressad sjöfarts- och hamnnäring. Enligt flera bedömningar är handelsflottan redan i dag för liten för att klara Sveriges sjötransporter i ett kris- eller krigsskede. En bro är mycket sårbar och kommer sannolikt inte att vara i funktion vid ett neutralitets- eller krigsläge.

De olika förslagen till fasta förbindelser ställs mot ett basalternativ som är den nuvarande färjetrafiken. Är detta rättvisande? Man bör betänka att nuvarande färjestandard har utvecklats under hotet av ett eventuellt kommande brobygge. En klar inriktning på färjeförbindelser under en längre tid skulle sannolikt medföra både bättre, snabbare och i hårt väder fungerande färjeförbindelser.

Bro/tunnelförslagen via Öresund ställs inte i relation till ett alternativ med utvecklad färjedrift till Danmark och framför allt Tyskland. Måhända finns stora fördelar i ett sådant alternativ från både kostnads-, energi- och miljösynpunkt.

ÖCB anser sammanfattningsvis de positiva effekterna av fasta förbindelser via Öresund sannolikt vara så stora för svenskt näringsliv att – även om förutsättningarna för den civila beredskapen försämras – det inte finns tillräckliga motiv att avstyrka förslagen.

Den strukturförändring för näringslivet som blev följden måste dock följas och särskilda åtgärder kan från beredskapssynpunkt bli påkallade.

Allvarligare är de negativa effekterna för nuvarande färjetrafik samt för svensk sjöfart och hamnväsende. Dessa effekter är så allvarliga mot bakgrund av sjöfartens nuvarande kritiska situation att särskilda åtgärder kommer att bli nödvändiga för att säkerställa Sveriges behov av sjötransporter under kris och i en neutralitets- eller krigssituation. Hur stora kostnader detta kommer att medföra kan i dag inte bedömas. Till detta får ÖCB återkomma då ett slutligt beslut är aktuellt".

Nu är det aktuellt med ett slutligt beslut, om jag har förstått saken rätt. ÖCB framhåller mycket tydligt den ökade sårbarhet som bron medför, även om man menar att bron är så värdefull för vårt näringsliv att man inte kan avstyrka förslaget, utan i stället bör ta kostnaderna för kompensatoriska åtgärder på grund av den ökade sårbarheten. Min fråga till regeringen blir: Har man beräknat vad dessa försvarsåtgärder kostar?

Sedan dessa yttranden från ÖB och ÖCB avgavs har en majoritet forcerat fram ekonomisk anpassning till EG och beslutat att ansöka om medlemskap. Detta betyder ytterligare arbetsfördelning inom näringslivet, så att vi blir oerhört beroende av fungerande just-in-time-kommunikationer med Västeuropa. Dessa kommunikationer skall nu i mycket stor utsträckning kombineras till en enda bro. Färjekapacitet försvinner. Denna enda bro kommer i en krissituation att sprängas eller skjutas bort på några sekunder.

Herr talman! Är detta beredskapshänsyn i samhällsplaneringen? Är detta BIS, som vi med lock och pock försöker få kommunerna att ta? I försvarssammanhang är man överens om att beredskapshänsyn i samhällsplaneringen som regel blir billigare än att i efterhand söka hitta på kompensationsåtgärder. Har man inom kommunikationsdepartementet beräknat vad det kommer att kosta med de extra försvarsåtgärder bron kräver, nämligen att hålla färjor och hamnterminaler i malpåse?

(forts.)

Beslut om samlad votering

Beträffande det pågående ärendet, trafikutskottets betänkande TU31, samt de på föredragningslistan närmast upptagna ärendena, trafikutskottets betänkande TU35 och bostadsutskottets betänkanden BoU20, BoU21 och BoU22, beslöt kammaren på förslag av talmannen att de skulle företas till avgörande i ett sammanhang sedan debatten i dessa ärenden avslutats.

Anf. 76 GRETHE LUNDBLAD (s):

Herr talman! Under flera år har jag på nära håll i Skåne följt diskussionerna och utredningsarbetet om fasta förbindelser över Öresund. Från att ha varit total motståndare till fast förbindelse i detta sammanhang har jag kommit fram till att en förbindelse som inte stör den känsliga vattenmiljön i Öresund och som inte ökar det redan kraftiga luftföroreningsproblem som finns på båda sidor om Öresund bör kunna accepteras.

Efter flera års intensivt arbete med frågorna kring Östersjöns miljö, internationellt, nordiskt och nationellt svenskt, vet jag dock att livet under vattenytan i egentliga Östersjön, i Öresund och i Kattegatt, är starkt hotat. Det är hotat av utsläpp men också genom att utbytet av saltblandat resp. bräckt vatten har störts allvarligt samt av den starkt ökande trafiken nära kusterna. Är det då underligt att man reagerar när en proposition om en bro – som enligt många forskare kommer att störa vattengenomströmningen – tar så pass lätt på miljöfrågorna? Man förklarar också ganska frankt att 8000–9000 bilar per dygn skall åka över bron. Det är faktiskt en ökning med 50 % i förhållande till det antal som i dag fraktas med färjorna. Detta trots att Miljödelegationen Västra Skåne har utnämnt trafikens föroreningar till det allvarligaste miljöproblemet i västra Skåne. Så gott som alla trafikorganisationer och miljöorganisationer har också avstyrkt avtalsförslaget, på grund av att det var för dåligt underbyggt vad gäller miljökonsekvenser och i viss mån även vad gäller ekonomiska konsekvenser. Vi ser också att många av Sveriges havsforskare varnar för brobygget.

Man skulle kunna tänka sig att frågan ändå kunde lösas, om det gjordes en ordentlig prövning ur miljösynpunkt innan projektet påbörjades, där man tog hänsyn till alla de svårigheter som kan finnas. Men jag har blivit starkt oroad av att man i propositionen endast nämner en miljöprövning enligt, som det står, naturresurslagen. Vi har nyligen haft en stor debatt här i kammaren om miljöpolitiken. Där har vi faktiskt sagt att man bör pröva sådan mänsklig verksamhet som kan vara miljöfarlig enligt både miljöskyddslagen och vattenlagen. Kommunikationsministern har nyligen själv sagt att all mänsklig verksamhet är miljöfarlig. Jag tycker nog att denna bro i allra högsta grad kan ge aningar om att det här kan finnas faror.

Man måste också fråga sig vad det tilläggsarbete som det sägs skall till för att anpassa bron mer till miljön kommer att innebära. Vad har muddring för inverkan på vattenlivet? Vad betyder en konstgjord ö i en känslig vattenström? Nej, jag är inte övertygad av det som har utlovats när det gäller miljöprövningen. Därför har jag skrivit en motion där jag har begärt att man skall stärka miljöprövningen. Därför tänker jag också rösta med reservationerna 1 och 2.

Jag har också i en motion tagit upp frågan om de rent folkrättsliga problemen. Utrikesutskottet har lugnat mig på den punkten. Det finns inga krav på en konsultation med andra stater. Ändå säger utrikesutskottet att man bör underrätta andra stater om beslutet om ett brobygge.

Jag måste ändå säga att vi ofta står i denna talarstol och i varma ordalag talar om Östersjösamarbetet och om det nordiska samarbetet. När vi håller

på med ett stort projekt, som alla andra länder i Östersjöområdet och i Norden kan ha synpunkter på, tycker jag att det är självklart att vi måste ha en diskussion med dem innan vi går att fatta beslut.

Nu hinner vi inte med det. Men jag hoppas att kommunikationsminstern kan lova mig att vi efter det att beslut har fattats kommer att ta kontakt med andra Östersjöstater och nordiska stater för att med dessa öppet diskutera hur man kan utforma en förbindelse, så att den inte stör vare sig trafikförhållanden eller miljö. Jag tror att det är mycket viktigt.

Men, som sagt, på grund av rådande osäkerhet kring miljöprövningen kan jag inte stödja utskottsmajoritetens skrivning. Jag tänker alltså rösta för reservationerna 1 och 2.

I detta sammanhang vill jag också passa på att säga att det inte är länge sedan – vi hade ju en miljödebatt här i riksdagen den 3 juni – miljöpartiet och folkpartiet i en särskild reservation underströk att vad naturen långsiktigt tål skall vara styrande för vilka verksamheter som skall tillåtas. Därför förvånar det mig att dessa partier i dag, med tanke på nyss nämnda reservation, är beredda att utan vidare fatta beslut om en verksamhet där miljöpåverkan enligt många miljöforskare är betydande.

Anf. 77 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Det gläder mig att också Grethe Lundblad deklarerar att hon kommer att rösta för reservationerna 1 och 2. Jag har dock ett par frågor till Grethe Lundblad.

Först och främst finns det i den här debatten sedan i morse ett återförvisningsyrkande, som skulle kunna innebära att riksdagen tar ansvar för situationen och således verkligen kräver en noggrannare behandling av det här ärendet innan vi fattar ett verkligt överlagt beslut. Det finns alltså möjligheter att återförvisa ärendet om en tredjedel av kammarens närvarande ledamöter stöder ett sådant yrkande. Jag vill gärna veta hur Grethe Lundblad ser på detta med att stöda det framställda återförvisningsyrkandet.

Så något om Grethe Lundblads anslag som hon gjorde allra sist i sitt anförande och som var riktat bl.a. mot oss i miljöpartiet. Enligt Grethe Lundblad skulle vi vara beredda att utan någon miljöprövning medverka till ett beslut. Jag förstår inte riktigt vad Grethe Lundblad därmed menar, om hon avser tunnelförslaget eller vad det nu kan vara. Men om det gäller tunnelförslaget, vill jag framhålla att vi bara har krävt en utredning av det förslaget. Vi säger nämligen bara att tunnelförslaget inte har blivit lika brett utrett som förslaget om en kombinerad bil- och järnvägsbro.

Jag vill alltså gärna höra vad Grethe Lundblad egentligen menar med sitt anslag mot miljöpartiet och, i viss mån, även mot folkpartiet.

Anf. 78 GRETHE LUNDBLAD (s) replik:

Herr talman! Jag har inte sagt att jag tänker rösta för framställda återförvisningsyrkande. Jag har nämligen erfarenhet här i riksdagen av hur det kan bli i sådana sammanhang. Om man begär återförvisning av ett ärende och det trots allt finns en betryggande majoritet i det utskott som får tillbaka förslaget i fråga, innebär det bara att förslaget återkommer nästa dag i samma skick. Jag tycker att det är en onödig omgång.

I stället tycker jag att det är bättre att vi genom vårt agerande i dag försöker pressa på, så att vi tvingar alla berörda myndigheter att göra en mycket noggrann miljöprövning av det här förslaget. Det kan ju leda till att man upptäcker att ändringar måste göras.

I övrigt, som jag tidigare har sagt, accepterar jag numera en fast förbindelse över Öresund. Jag hoppas att den rejäla prövning som kan bli av ur miljösynpunkt kan bidra till att vi får till stånd en förbindelse som inte skadar miljön. Vidare hoppas jag att alla myndigheter som har att arbeta med den här prövningen är så pass ärliga att de, om bro- och tunnelförslaget skulle visa sig vara mycket starkt miljöstörande, överväger att enbart bygga tunnel. Jag har en stark tilltro till myndigheterna och deras ärlighet på detta område. Vad som förutsätts är att det görs en rejäl miljöprövning. Det är på den punkten som jag har varit osäker.

Anf. 79 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Både Grethe Lundblad och jag är tydligen hoppfulla personer, men i olika sammanhang just nu, konstaterar jag.

Efter den genomlysande debatt som vi äntligen har fått och som alltså visar att förslaget om en kombinerad bil- och järnvägsbro har mycket allvarliga brister hyser jag hopp om att en återförvisning till trafikutskottet ändå skulle kunna innebära att man inser att detta måste prövas ytterligare litet grand. Det går inte att rusa i väg i expressfart. Det går alltså inte att i dag sammankalla trafikutskottet för att i morgon få tillbaka förslaget hit till kammaren efter partiledardebatten eller när det nu kan bli och sedan så att säga klubba ett beslut. Jag hoppas således att trafikutskottet har minst den sinnesnärvaro som Grethe Lundblad uppenbarligen hoppas och tror att regeringen och berörda myndigheter har.

Men, kära Grethe Lundblad, vi vet ju inte vad det är för regering som om några månader skall ta ansvar för det som vi nu fattar beslut om.

Anf. 80 GRETHE LUNDBLAD (s) replik:

Herr talman! Jag har lyssnat på vad talesmännen för utskottet i dag här har sagt, och utifrån vad jag då har hört är jag helt säker på att de inte tänker ändra sig i brådrasket. Det behövs säkert en noggrann miljöprövning. Jag vet att man exempelvis på naturvårdsverket är mycket intresserad av att ta itu med en miljöprövning i detta sammanhang. Jag tror att man i det avseendet kan ha förhoppningar om att det går att göra sådana förbättringar eller ändringar beträffande förslaget som kan innebära att det hela blir acceptabelt ur miljösynpunkt.

Anf. 81 JAN JENNEHAG (v):

Herr talman! I stort sett håller jag med min kollega i försvarsutskottet Paul Ciszuk om att underlaget när det gäller effekterna för försvatet är bristfälligt. I försvarsutskottet har nämligen miljöpartiet, centerpartiet och vänsterpartiet framfört önskemål om att vi i utskottet skall titta på dessa saker.

Det finns en mängd aspekter här som definitivt inte är utredda. Jag har en liten fundering i detta sammanhang, och jag tycker att den något illustrerar vad det är fråga om. Paul Ciszuk nämnde att färjetrafiken kommer att

minska. Kapaciteten kommer alltså att minska när en större andel av transporterna sker över bron. Dock kan man fundera över det politiska läge som uppstår vid en sprängning av bron. Skulle det då vara möjligt med färjetrafik? Det är utomordentligt tveksamt. Detta belyser just hur värdefullt det hade varit om en försvarspolitisk belysning hade gjorts.

Öresundsbron har av broförespråkarna framställts som ett projekt som är av vikt för hela landet, och det är naturligtvis riktigt. Bron ingår i en struktur. Syftet med denna struktur är att öka biltrafiken, att öka möjligheterna för en större andel transporter med bil.

När det gäller Norrland ser vi som representerar den delen av landet effekterna av det här projektet från de mest skilda håll. Maggi Mikaelsson talade för en stund sedan om fisket. För Västnorrlands del, och jag representerar just Västernorrland, är andra samband aktuella. I och för sig försiggår fiske längs hela Östersjökusten. Detta har belysts tidigare i dag i många inlägg.

E 4-ans sträckning över Sandöbron har för dålig kapacitet. Nu planeras den s.k. Höga kusten-bron. Det här ingår i den struktur som jag inledningsvis talade om.

Varje ökning av kapaciteten på E 4-an och andra stora vägar genererar naturligtvis en allt större trafik. Det finns få exempel i historien som talar för motsatsen.

Man kan dra paralleller med bostadssituationen. Det sägs ju att det råder brist på bostäder i Stockholm. Så är det naturligtvis inte alls. Det är få platser här i landet där det finns så många bostäder som det finns just i Stockholm. Det är i stället fråga om att det är många människor som efterfrågar bostäder i Stockholm. Vi kan alltså vända på det hela och säga att det inte råder brist på bostäder i Stockholm utan att det är för många människor som bor här.

Vi kan överföra detta till vägtrafiken. Det är inte brist på kapacitet på vägarna, det är för många bilar. Vilka åtgärder vidtar vi för att gynna andra sätt att transportera? Det är hela frågan och grunden för den här debatten.

Det är naturligtvis inte slut med detta. När Öresundsbron finns där och när Höga kusten-bron finns där, är det naturligtvis ytterligare flaskhalsar i detta nät som skall ha så hög kapacitet – bilförespråkarna anser ju att man måste öka kapaciteten. Vad blir det nästa gång? Det hela kommer naturligtvis aldrig att ta slut. Det är definitionsmässigt så, liksom det aldrig kommer att gå att bygga bort bostadsbristen i områden där det sker en ständig inflyttning.

Herr talman! Öresundsbron är en del av denna nya struktur. Vi kan alltså inte bygga oss bort från det, utan vi måste bygga oss bort från föreställningen att vi kan låta biltrafiken expandera efter sin egen kraft.

Anf. 82 KRISTER SKÅNBERG (mp):

Herr talman! Det här är väl som en debatt i en stor fråga skall vara i Sveriges riksdag. Här debatterar plötsligt folk från olika partier. Det finns inga enhetliga ståndpunkter ännu, utan man kan höra olika företrädare för samma parti ha olika uppfattningar. Det blir naturligtvis så i en så här stor fråga som berör så många områden. Det är härligt att vi har tillfälle att debattera frågan grundligt.

Jag vill ta upp litet olika saker och vill börja med att kommentera den so-

cialdemokratiska presskonferensen som man höll när partistyrelsen hade beslutat att säga ja till Öresundsbron. Jag var där, och journalisterna frågade om bl.a. brons och trafikens påverkan på miljön. Miljöministern svarade att trafikarbetet i regionen kommer att minska. Jag tror att kommunikationsministern instämde, men jag är litet osäker där. Min minnesbild är just av vad Birgitta Dahl sade, alltså att trafikarbetet i området kommer att minska. Journalisterna hade tydligen väldigt svårt att tro detta eftersom de fortsatte att ställa frågor. För säkerhets skull vill jag fråga kommunikationsministern: Trodde han då och tror han fortfarande att trafikarbetet kommer att minska när man bygger denna bro?

En annan fråga från pressen var då: Oroar sig inte socialdemokraterna för vad miljörörelsen kommer att säga? Igen kommer jag ihåg vad Birgitta Dahl sade. Hon var övertygad om att miljörörelsen, när den väl satt sig in i frågan, skulle förstå att Öresundsbron inte skulle hota miljön. Miljöförbundets ordförande reste sig då, möjligen något okonventionellt, fullständigt rasande och skrek: Öresundsbrobeslutet är en krigsförklaring mot hela miljörörelsen. Det väckte naturligtvis en viss uppmärksamhet – jag hörde det senare i radio och TV. Regeringen verkade inte heller den gången ha någon kontakt med verkligheten. Anade inte regeringen hur många människor den förolämpade – gör man det inte heller nu – eller att man retade upp människor genom att behandla dem som idioter?

Det går inte att bluffa hur som helst. Nog måste regeringen veta mer om hur man kan vänta sig att trafiken i regionen kommer att ändra sig om man bygger en bro eller en tunnel. Det finns ett riksdagsbeslut om att alla investeringar i infrastrukturen inom trafiksektorn skall föregås av en samhällsekonomisk värdering av projektet. Det ingick i 1979 års trafikpolitiska beslut. Vägbyggen brukar också föregås av en objektanalys, en beräkning av restidsvinster, trafiksäkerhetsvinster och sådant som ingår i en samhällsekonomisk analys. Vägverket har inte gjort någon sådan utan hänvisar till kommunikationsdepartementet. Jag har inte sett kommunikationsdepartementets analys. Det är inte säkert att den finns officiellt, jag har bara hört rykten om att de resultat man har kommit fram till inte är så roliga.

Jag vill passa på att fråga Georg Andersson om det finns en samhällsekonomisk värdering av Öresundsbrons lönsamhet och vilka resultat analysen gav. Alltså: Vad har man gjort i enlighet med 1979 års trafikpolitiska beslut? Jag skulle vara tacksam för besked på denna punkt.

Herr talman! Ett allvarligt och växande miljöproblem är växthuseffekten. Andra talare har redan tagit upp frågan i debatten och påpekat att ökad trafik leder till ökade koldioxidutsläpp. Bl.a. tog Ingela Mårtensson upp detta för en stund sedan. Både moderaterna och folkpartisterna talade mycket bekymrade om just koldioxidutsläppen och växthuseffekten i en energipolitisk debatt, senast i går. Det gör de rätt i. Därför borde de för övrigt stödja miljöpartiets förslag om att varje år minska användningen av fossila bränslen. Min fråga blir då: Varför är moderaterna och folkpartisterna inte lika bekymrade över koldioxidutsläppen i trafiken? Förstår de inte att det också påverkar växthuseffekten? Jo, det är klart att de förstår. Inte kan väl t.ex. Gunnar Hökmark och Hadar Cars vara så okunniga eller dumma att de inte förstår. Tror de att väljarna är så dumma? Vad säger t.ex. Anders Castberger? Var-

för talar man om växthuseffekten och koldioxidutsläppen i en debatt men inte i en annan?

Herr talman! Flera talare har tagit upp den internationella aspekten. Jag tror inte att det är möjligt att låtsas som om Sverige och Danmark inte behöver rådgöra med Östersjöstaterna därför att brobygget och bron inte skulle skapa miljöproblem. Det är bl.a. just därför vi debatterar i dag. Jordbruksutskottet har inte ens tagit sig tid att behandla frågan. Det kommer för övrigt, herr talman, att vara ett av mina värsta minnen från riksdagen. Jag har många ljusa minnen också, men idén att vi i Sveriges riksdag skulle fatta ett beslut där jordbruksutskottet, som så att säga är riksdagens miljöutskott, inte har haft tillfälle att ens diskutera frågan är för mig fullständigt grotesk. Det är möjligt att det ger en försmak av riksdagens arbete när vi, om det allvarligaste skulle inträffa, går med i EG. Då spelar det egentligen ingen roll vad vi säger och tycker. Men det finns alltså miljöproblem, och nu säger Georg Andersson att vi kommer att göra en konsekvensanalys när de tekniska förutsättningarna är fastlagda, då vi så att säga vet vad vi skall analysera. Betyder det att vi skall ha konsultationer med Östersjöstaterna, Georg Andersson, då vi har gjort en miljöanalys? Då är vi vid startpunkten igen, och det kan i och för sig vara bra, för då finns det fortfarande en chans att få det hela behandlat.

En sak till som har med miljöproblemen att göra, ett problem som inte har diskuterats så mycket men som Ny Teknik tog upp relativt nyligen. Det är att muddringsarbetet i samband med broarbetet vid Stora Bält hade lett till stora slamutsläpp. Det hade man inte räknat med. Man räknar inte med att det kommer att skapa miljöproblem. Det finns så mycket som händer när man ger sig in på stora projekt. Visst kommer miljön på olika sätt att påverkas. Det verkar litet märkligt att hävda att det saknas miljöproblem och att vi därför inte behöver rådgöra med våra grannstater. Dessutom förefaller det litet ohövligt mot t.ex. våra nordiska grannländer, naturligtvis även mot alla Östersjöstater, att inte rådgöra även om vi inte är alldeles tvungna.

Lars-Erik Lövdén sade tidigare i debatten att den nordiska samhörigheten skulle stärkas. Jag tycker att det är ett egendomligt sätt att stärka den samhörigheten att köra över grannländerna och inte rådgöra i en sådan här stor fråga som gäller den gemensamma resursen Östersjön.

Jag har en fråga till, herr talman, till Georg Andersson. I början av debatten skrattade kommunikationsministern när Viola Claesson citerade Birgitta Dahl. Jag blev förvånad, för jag tycker kanske att Georg Andersson inte borde ha någon anledning alls att skratta i dag. Jag har försökt att gissa varför han skrattade. Skrattade han för att han tyckte att det var festligt att man kan lura folk så lätt som Birgitta Dahl gjorde den gången? Eller tyckte han att det var lustigt att hon kunde säga något så löjligt? Skrattade han för att han tänkte på hur naiva de var på den tiden när de talade om miljöproblemen på det sätt som hon gjorde, innan man visste att man egentligen bara hade att ta instruktioner från EG och från "Round Table of European Industrialist"? Detta är en "missing link" som skall fyllas med en bro, och det är inget att diskutera. Ja, det finns frågestecken.

Lars-Erik Lövdén talade med stor glöd om bron och vad den kan ge Skåne. Handelsutbytet kommer att öka, vilket leder till en ökad pendling.

Jag vill då fråga: Innebär det, Lars-Erik Lövdén, att det kanske också blir en ökad trafik?

Herr talman! Jag har ställt en del frågor och jag hoppas att de som fortfarande är kvar i kammaren kan ge mig svar på dem.

Anf. 83 ANNELI HULTHÉN (s):

Herr talman! På måndag har jag kastat dräkten och i stället dragit på mig mina jeans. Då har jag bytt utsikten över kammarens bänkrader till mörkgröna bokskogar. Då hör jag näktergalen i stället för bullret från Stockholmstrafiken. Då kan jag känna syrenerna utan att doften blandas med avgaser från förbipasserande bilar.

Herr talman! Det är lycka, och den lyckan och friheten vill jag kunna uppleva också om tio år, om 20 år – ja, så länge som jag lever. Frågan är bara vilket som överlever längst, jag eller min bokskog och Östersjöns vatten. Beslutet som vi skall fatta i kammaren i dag handlar inte bara om 17 km betong mellan Sverige och Danmark.

Som så många har sagt har diskussionen om en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark pågått länge. En av anledningarna är just frågan om miljön. Det gäller såväl påverkan av ytterligare biltrafik i ett redan hårt belastat område som påverkan på vattengenomströmningen i ett hav som till stora delar redan är dött.

Utskottsmajoriteten påpekar i betänkandet att många prövningar och undersökningar är gjorda även när det gäller en framtida Öresundsbros inverkan på miljön. Man påpekar också att Öresundsdelegationen i sitt yttrande menar att utsläppsökningarna kommer att bli marginella i förhållande till nivån på övriga utsläpp i Skåne.

Herr talman! Men denna marginella inverkan är tillräcklig för mig för att fortfarande säga nej till bron. Minsta tvekan eller osäkerhet vad gäller miljöaspekterna är skäl nog.

Herr talman! I vår motion 1990/91:T93 har vi anfört vår tveksamhet inför de miljömässiga aspekterna och dessutom de ekonomiska konsekvenserna av en bro mellan Sverige och Danmark. Jag vill därför i likhet med Jan Andersson och Grethe Lundblad yrka bifall till reservationerna 1 och 2.

Anf. 84 ANITA STENBERG (mp):

Herr talman! Jag bor i Malmö. Det är där bron skall ligga. Därför talar jag med litet extra känsla om ett eventuellt brobygge.

Jag börjar med att anföra ett citat av Kjell-Olof Feldt från 1970. Jag har hittat det i ett examensarbete från Journalisthögskolan i Göteborg. Citatet är aktuellt för broförespråkarna även i dag, efter vad jag har hört under dagens debatt i kammaren. Så här lyder citatet:

"Det är uppenbart att vi ska offra västkusten. Vi vill ha ekonomisk tillväxt. Vi struntar i om vi förstör några tiotal mil kust här i landet. Det finns hundratals mil kuster längs Medelhavet och andra hav." Så sade Kjell-Olof Feldt 1970.

Per Stenmarck känner sig säker på att man med tekniken kommer att lösa de eventuella problem som ökad bilkörning genom Malmö kommer att med-

föra. Per Stenmarck tänker förmodligen likadant som en malmöbo som jag känner till. Han heter Cavalli-Björkman.

Vid en intervju med Cavalli-Björkman, f.d. VD för S-E-Banken, Malmös don Cavalli, säger han i sin nuvarande egenskap av styrelseordförande i AB Scansped – som är dotterbolag till Sveriges största speditionsföretag Bilspedition – att Scansped inte är intresserat av bron och att lastbilstransporterna till kontinenten aldrig kommer att gå över den. Det är bara personbilstrafik som kommer att gå över bron och den måste då kompensera de färre godstransporterna.

Det uppgavs vid intervjutillfället att man räknar med att det för en långtradare skulle kosta 860 kr. att åka över bron och 125 kr. för en personbil. Det behövs alltså sju personbilar för att ersätta varje långtradare som i stället väljer färjan, enligt de ursprungliga prognoserna för bron. Det innebär en ökning med drygt 2 miljoner ytterligare personbilar för att den beräknade lönsamheten skall kunna uppnås.

År 2000 kommer 5 miljoner personbilar att passera bron per år. Men delegationen räknar bara med 2,9 miljoner bilar. Hur skall vi i Malmö tåla dessa avgaser? Arma malmöbor!

Hans Cavalli-Björkman fick frågan: "Menar du att bilarna är rena år 2000?" Han svarade: "Vi har satt folk på månen och att vi inte år 2000 skulle ha fått bort bilarnas avgaser skall ingen försöka få in i min skalle."

Han fick frågan: "Menar du att bilarna är rena år 2000?" Han svarade: "Ja, absolut. Har vi inte tagit bort avgaserna på tio år, så äter jag upp min hatt."

Räddhåga, ängslan, isolationism och pessimism betecknar bromotståndarna, enligt Georg Andersson. Men hur vågar någon vettig människa tro på broförespråkarna, när de resonerar som de gör? Det är därför som jag yrkar bifall till reservationerna 1 och 2.

Vad är det egentligen för fel på Skåne? Kan man inte längre klara sig själv i Skåne? Har vi i Skåne möjligen fått storebrorskomplex? Sida upp och sida ner, dag ut och dag in talas det om hur dåligt det numera står till i Skåne.

Vi måste ha Sturup som kan tävla med Arlanda. Tyngdpunkten måste flyttas från Stockholm till västra Skåne, åtminstone måste vi göra ett försök. Vi måste bygga en bro över Öresund så att trafiken tvingas att gå igenom Malmö, annars tappar vi kontakten med de övriga Europa. Vi kommer på efterkälken. Vi är för små. Vi hör knappt till Europa. Ibland låter det som om man tror att Sverige kommer att slängas ut ur Europa, om vi inte går med i EG och om vi inte bygger en bro. Detta är ju ett sjukt resonemang, som på en gång är överlaga, storsvenskt och "storebrorskomplexigt".

Egentligen är Skåne sjukt på ett helt annat sätt, och ett beslut att bygga en Öresundsbro skulle verkligen inte göra vår landända friskare. Malmö vill nämligen inte bli en stor avgastratt för den samlade biltrafiken till och från kontinenten.

Tror ni att malmöborna frivilligt utsätter sig för en sådan ökning av luftföroreningarna som har kommit fram i diskussionen i dag? Varför skulle vi göra det?

Från en SPRI-rapport 1988 kommer siffror som är allvarliga. Malmö landsting har redan 20 % fler dödsfall bland män i leukemi, dvs. blodcancer,

30 % fler dödfödda barn, 70 % fler dödsfall bland män i lungcancer och 90 % fler fall i bronkit, astma och emfysem, dvs. blåsbildning i lungorna, än andra landsting.

En läkare vid Malmö allmänna sjukhus sade i december 1989 att 30 % av barnen i Malmö har astma eller allergi. Det är nästan en tredjedel av barnen. Det är faktiskt nödvändigt att ta itu med miljön, annars kommer snart halva Sverige att vara sjukt.

I fiskehamnen i Limhamn har man vid prov inför en kommande muddring konstaterat höga halter gift i bottenproverna.

Enligt Jon Larsson på länsstyrelsens naturvårdsenhet är siffrorna skrämmande. Konsekvenserna för djur- och växtlivet kan bli mycket allvarliga om gifterna sprids i vattnet, vilket de gör vid en muddring. Kvicksilverhalten är 25 gånger högre än naturvårdsverkets alarmvärden, kadmiumhalten är 10 % högre, och PCB-halten fyra gånger högre än motsvarande alarmvärden som naturvårdsverket anger.

Om alarmvärderna överskrids måste speciella åtgärder alltid vidtas. Om man fortsätter att muddra kan muddringsmassorna därför inte dumpas i havet som man brukar göra. De måste i stället förvaras på land. Eventuellt får man bädda in dem i en lerkista på soptippen Lernacken. Den ligger omedelbart söder om badplatsen Sibbarp i Malmö.

Strax söder om Limhamn skall brofästet till Öresundsbron ligga. Vilka muddermassor kommer inte detta att kräva. Det har i dag talats om 9,2 miljoner kubikmeter muddermassa. Var skall de läggas?

Av miljömässiga, av mänskliga och av ekonomiska skäl har vi inte råd att bygga en Öresundsbro.

Av miljömässiga skäl måste avgaserna från transportfordon minska i regionen för att försurningen, med bl.a. åtföljande träddöd, markurlakning, vattenförstöring och tungmetallförgiftning, inte skall förstöra vår landsända alldeles. Det vill vi inte. Dessutom får vi en höjning av koldioxidhalten som ger mer växthuseffekt. Som om detta inte vore nog ligger Skåne så till att man också måste importera andra länders industriutsläpp, som med vindarna kommer svepande över oss.

Av mänskliga skäl måste vi höja, inte sänka, livskvaliteten i området. Här drabbas barnen särskilt hårt av astma, eksem och allergier. Inte skall vi väl behöva bli sjuka i vår strävan att öka välfärden? Det står faktiskt i vår grundlag att den offentliga makten som utgår från folket skall verka för social omsorg, trygghet och en god levnadsmiljö. Det står också att demokratins idéer skall bli vägledande inom samhällets alla områden. Det gäller alltså även vid ett beslutsfattande om en eventuell bro. Hur blir det med demokratin, och hur blir det med den goda levnadsmiljön i det här fallet?

Av ekonomiska skäl kan vi inte låta sjukvårdskostnaderna växa oss över huvudet. Det har vi helt enkelt inte råd med. Vi måste hålla oss friskare, inte tvärtom öka riskerna för sjukdom i vår strävan efter mer och mer pengar.

Nej, vi har inte råd att bygga någon bro över Öresund och inte heller någon förbindelse som förorsakar mer trafikavgaser. Detta är inte bara en fråga om pengar. Det är faktiskt en fråga om liv eller död, om vilken sorts liv vi vill leva och om vilka förutsättningar vi ger våra efterkommande att få föra en dräglig tillvaro.

Vi vill inte heller bygga Citytunneln litet grand i onödan. Utan bro behövs den nämligen inte. De 5 miljarder som den kostar har vi bara inte råd med.

Vi vill inte expandera ytterligare i Sydvästskåne, ett område som redan är så utsatt. Vi vill i stället styra utvecklingen i en naturresurssnål riktning när det gäller både trafik och energi. Vi vill satsa på förbättrade tågförbindelser och renare färjeförbindelser utefter hela västkusten. Vi måste sprida överfarterna och inte samla ihop bilarna till ett enda ställe. Sprid dem i stället utefter hela kusten där det skall finnas färjor.

Vi vill att också andra delar av Skåne skall väckas till mer liv än i dag och få ta del av ett miljövänligt industriutbud så att hela och inte bara en överhettad region i Sydvästskåne få möjlighet att överleva.

Till slut: Vi vill ha en lugn och trivsam stad som heter Malmö. Där skall naturen bli bevarad, och i omgivningarna skall det finnas fina strövområden och bra badstränder. Och i de planerna passar inte alls en Öresundsbro in.

Anf. 85 MARGARETA WINBERG (s):

Herr talman! Förra måndagen debatterade vi miljön här i riksdagen. Vad man då kunde glädjas åt, trots den stora mängden reservationer, var en gemensam ambition, från alla partier, att bidra till att skapa en långsiktig och hållbar utveckling, för att våra barn och barnbarn skall få leva kvar på den här jorden. Och med barn och barnbarn menar jag inte bara mina eller andra svenskars barn, utan jordens barn – alla barn.

Det finns en glädjande tendens i den politiska debatten i dag, nämligen att allt fler människor söker något nytt, något annat och djupare än ytterligare mer, fler och större. Jag är övertygad om att när detta nya blir omsatt i ord, begrepp och värderingar, är det denna nya insikt om att just jordens överlevnad och den sneda, ja helt sjuka, fördelningen av jordens tillgångar som blir den nya kompassriktningen.

Vi är inte där ännu. De flesta människor i Sverige tycks fortfarande tro att jordens resurser, som i realiteten räcker till 500 miljoner, om alla skall leva på vår nivå och om vi inte skall förbruka jorden, egentligen räcker till 5,5 miljarder. Eller också tycker att de 5 miljarder människor som blir över om vi 500 miljoner skall gå på i gamla hjulspår inte har rätten till ett värdigt liv.

Vi är ännu inte där. Den nya insikten och den nya värdeskalan finns inte. Hade vi varit där, hade debatten om Öresundsbron och dess miljökonsekvenser sannolikt förts på ett helt annat sätt.

I vårt kvinnoförbund, det socialdemokratiska, är en stor majoritet motståndare till bron. Vi är det av miljöskäl.

Under arbetet i vårt kvinnoförbund har vi fått ta del av mycket material från sakkunniga på området. Jag skall bara beskriva ett av dem. Där står bl.a. följande:

"Under några årtionden har den skånska skogsmarken, landets mest högavkastande och bäst producerande skogsjord, förlorat mer än hälften av sin näringsreserv och i vissa fall så mycket näringsämnen att symptom på näringsbrist redan uppkommit. Samtidigt har Skånes tidigare kalkhaltiga skogsjordar omvandlats till landets suraste jordar, till och med surare än de jordar som ursprungligen har bildats av sura bergarter."

Litet längre fram kan man läsa:

"Det mest allvarliga i dagens situation är kanske inte skadorna som sådana utan det förhållandet att skadorna på skogen och skogsmarken kunnat uppkomma och få den omfattning som de numera faktiskt har, inte bara i Skåne utan i hela södra och sydvästra Sverige. Den skånska naturen har aldrig tidigare varit så sårbar som i dag. Situationen blir ännu allvarligare om inte åtgärder snarast vidtas för att drastiskt minska mängden skadeframkallande ämnen i vår luft. Enda sättet att komma till rätta med dessa problem är att mycket kraftigt minska föroreningsutsläppen i luften."

Längre ned står det:

"I denna situation är det inte försvarbart att göra stora ekonomiska investeringar i projekt som långsiktigt motverkar målet att snabbt minska utsläppen i luften och därmed minska belastningen på vår miljö."

Detta är som sagt ett av de många dokument som har arbetats fram under förberedelserna för det här beslutet. Vad är det då för dokument? Är det Svenska naturskyddsföreningens? Nej, är det ett dokument från Greenpeace eller någon annan miljöorganisation? Nej, herr talman, det är från länsstyrelsen i Malmöhus län, naturvårdsenheten. Det är ett underlag till Öresundsdelegationen -84, ett underlag som Öresundsdelegationen-84 aldrig fick sig tillsänt.

Herr talman! Med detta instämmer jag i Jan Anderssons yrkande och också i den röstförklaring som han gjorde.

(forts.)

Ajournering

Kammaren beslöt kl. 17.50 att ajournera förhandlingarna till kl. 19.00 för middagsuppehåll.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 19.00.

4 § (forts.) **Fast förbindelse över Öresund** (forts. TU31)

Anf. 86 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Margareta Winberg för det anförande hon höll här. Jag tycker att det var mycket bra. Det var klarläggande, och det lade tonvikten vid miljöaspekterna, som så många av oss andra också har talat om i dag – vi som har talat emot Öresundsbron.

När jag hör Margareta Winberg tänker jag också på att man kan gratulera Socialdemokratiska kvinnoförbundet som har en ordförande som står här i talarstolen och talar på detta sätt. Kvinnoförbundet har många medlemmar, och på det sättet också ett visst inflytande via de kvinnoklubbister som finns här i riksdagen när det gäller att fatta beslut. Utöver de socialdemokratiska kvinnor som har yttrat sig i talarstolen, varav samtliga har talat emot bron,

och det är några utöver Margareta Winberg, finns det faktiskt 60 socialdemokratiska kvinnor till. Utan att vara hundraprocentigt säker tror jag att kanske i varje fall 50 av dem har ett medlemskap, aktivt eller passivt, som kvinnoklubbister.

Vad jag också tänker på när jag hör Margareta Winbergs klara ord är att jag verkligen hoppas att Margareta Winberg har medlemmarna i kvinnoförbundet som sitter i riksdagen i sin hand, i varje fall dem som aldrig tidigare har visat sig vilja förespråka bron utan som står för den miljöpolitiska och ekologiska linjen. För att hjälpa Margareta Winberg att säga det som kan vara svårt att säga, vill jag framföra en vädjan till alla dessa socialdemokratiska kvinnor. De kan faktiskt använda sin möjlighet som riksdagsledamot att rösta på rätt sätt.

När riksdagen har fattat beslut i kväll, lutar det ganska tydligt åt ett visst håll. Även om majoriteten av talarna har talat för miljön och mot bron, kommer en majoritet i kammaren att trycka på voteringsknappen för bron. Även med hjälp av dessa kvinnoklubbister kommer vi kanske inte att klara den här matchen.

Precis som alla de demonstranter som har funnits utanför riksdagen hela dagen har hävdat, fältbiologer, miljöförbundare osv., är det inte "kört" med detta beslut. Jag tror att Margareta Winberg och de socialdemokratiska kvinnorna i övrigt också förstår det.

Fru talman! Det här blir en valfråga av första rang. De som röstar mot bron kommer säkert att klara sig bättre inför höstens riksdagsval. Det är jag helt övertygad om.

Anf. 87 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Jag faller gärna Viola Claesson i talet. Jag hade i stort sett samma tankegångar när jag hörde Margareta Winbergs fina anförande tidigare. Hon citerade en naturvårdstjänstemans, Matiassons, mycket engagerade skrivning till Öresundsdelegationens utredning, dvs. den som lades i byrålådan. Jag nämnde själv den utredningen i mitt tidigare anförande.

Man kan fråga sig vad partilojalitet har för betydelse när ens parti går kräftgång i opinionen. Det kan vara en allvarlig varningsklocka om att man kanske skall lyssna mer till sin inre röst än på en utsmetad partiståndpunkt, som till slut kanske ingen står för. Vi känner väl alla som har deltagit i denna debatt på oss att ärligheten, sanningen och kunskapen finns på bromotståndarnas och tunnelförespråkarnas sida i dag. Jag tror att vi alla nästan besjälat känner det i dag.

Jag vill upprepa det jag sade till Jan Andersson. Jag har själv i viss mån gått emot mitt partis ståndpunkt, vilken är ingen fast förbindelse, varken över eller under Öresund. Det är flera med mig som gör det i miljöpartiet. Men det kräver ett visst rakryggat beteende. Jag skulle vilja vädja till kvinnoförbundare inom socialdemokratin och alla andra som lyssnar på denna debatt via TV-monitorerna på rummen, att verkligen observera att debatten har svängt. Det finns en förståelse för att detta betänkande inte är grundmurat baserat på sakkunskap. Sakkunskapen har framförts av motståndarna och reservanterna i debatten. Jag vill vädja till alla som hör detta, inte minst till Margareta Winberg, att utnyttja sin integritet som politiska människor

att i första hand yrka för återremiss och rösta för det. I andra hand välkomnar vi så många som möjligt att rösta på reservationerna 1 och 2. Jag hoppas att de vinner gehör.

Anf. 88 KRISTER SKÅNBERG (mp) replik:

Fru talman! När jag reste mig efter Margareta Winbergs anförande var det egentligen för att instämma i det. Det Margareta Winberg sade var fint och bra för miljön och mot Öresundsbron. Sedan tänkte jag att det ändå var bra med en replik, för då kan jag be Margareta Winberg om hjälp att få svar på de frågor som jag ställde till Georg Andersson och som han inte svarade på. Margareta Winberg kanske vet om det finns en samhällsekonomisk värdering av Öresundsbrons lönsamhet och vilka resultat den analysen har gett. I den analysen skulle man också titta på vad som händer med trafiken osv. Det var något som skulle göras enligt 1979 års trafikpolitiska beslut.

Jag mötte sedan Georg Andersson under middagspausen. Det visade sig att han inte skulle vara med längre. Om Margareta Winberg inte har svaret själv, lär vi få vänta på det.

Fru talman! På vägen tillbaka till kammaren träffade jag de sista demonstranterna. Det har för andra dagen i rad varit livliga demonstrationer. I går var det mot kärnkraften, och i dag är det mot Öresundsbron. Det visade sig att demonstranterna hade kommit från hela landet. Några hade kanske kommit från Margareta Winbergs region. De kom från högst upp i norr och längst ner i söder och hela landet däremellan. Demonstranterna påpekade att det inte bara var bron som sådan demonstrationen gällde – även om det var huvudändamålet – utan även allt som bron stod för. Den var ett konkret exempel på en av de saker som drabbar Sverige med en EG-anslutning, nämligen den våldsamt ökade trafiken. Demonstranterna begärde av oss politiker att tänka efter före. Det har Margareta Winberg gjort, och jag tackar henne för det.

Anf. 89 CARL FRICK (mp):

Fru talman! Även jag gladde mig åt Margareta Winbergs anförande.

Jag vill börja med att travestera en väl känd före detta finansminister: Denna skit har baxats ända hit, tyvärr.

Att Östersjön är ett döende hav har konstaterats väldigt många gånger. Vi vet att det beror på att vi förorenar så förtvivlat mycket. Vi vet också att vi svenskar är en av de allra främsta förorenarna runt Östersjön. Vi släpper ut cirka fyra gånger mer förkvävande och dödande kväve per capita än vad polacker gör. Regeringen ger tillstånd till oljeletning utanför Gotland trots att den mycket väl vet att det kommer att leda till oljeutsläpp till ett redan härjat hav. Riksdagen kan inte tänka sig att ställa elementära säkerhetskrav på de oljefartyg som går på svenskt territorialvatten. Den kan inte tänka sig att ställa krav på dubbla bottnar.

I min barndom var Östersjön ett rent och rikt hav. I dag är det ett smutsigt och allt fattigare hav. Det är länge sedan jag nere på Falsterbonäset hörde säl. Anledningen till den ökande fattigdomen är alla de förgiftande utsläpp som vi tillåter oss för att kunna öka den ekonomiska tillväxten och den materiella förbrukningen. Östersjön är ett tydligt exempel på hur industrisamhäl-

let förgiftar de ekologiska systemen och minskar den biologiska produktionen och mångfalden. Det är trots allt den biologiska produktionen som vi allihop lever av.

Vi har även bilismen med dess stora och ökande förbränning av fossil energi, som binder kväve i stigande mängder trots all katalysatorrening. Trafikpolitiken främjar ju vägtransporter framför spårburna transporter. Det visar sig inte minst i beslutet att momsbelägga kollektivtrafiken. Det var ett av de sämsta besluten i riksdagen under denna mandatperiod. De som kan ha anledning att jubla över detta är bilindustrin och de som säljer drivmedel.

Vad detta leder till blev jag varse för tre år sedan då jag återbesökte S:t Annas skärgård och Lars Norberg efter ett uppehåll på tio år. Där det tidigare var ett klart vatten fanns det nu stora mängder slemmiga grönalger. När jag flyger mellan Stockholm och Visby ser jag från luften hur de gröna bältena breder ut sig.

Förskämningen av miljön är i full gång. Den är ett resultat av en medveten politik som de stora riksdagspartierna står bakom.

Bilismen har även andra skadeverkningar än enbart utsläpp av kväveoxider och koldioxid. Den bidrar till att döda våra skogar. Billingensluttningarna mot Skara kallas nu allmänt dieseldödens dal. Från Skåne kommer nu alltmer alarmerande rapporter om skogsskador på såväl barrträd som lövträd. Det har gått så långt att skogsindustrins företrädare är djupt oroade. Även de har bidragit till att protestera mot brobygget.

Hälsotillståndet hos dem som bor i Malmö är dåligt på grund av fordonstrafiken. Detta har Anita Stenberg vältaligt redogjort för.

Det har sagts så väldigt mycket i denna fråga att jag tänker stryka en del av det jag tänkte säga. Men jag vill ta upp några saker som har med finansutskottet att göra.

Också för mig som sitter i finansutskottet ter sig det yttrande som finansutskottet har avlämnat i denna fråga mycket märkligt. Därmed har utskottet medvetet frångått ett riksdagsbeslut om att ställa garantier för stora projekt. Finansutskottet har i sitt betänkande 1984/85:37 angivit riktlinjer, som godkänts av riksdagen, för utfärdande av statliga garantier. Dessa riktlinjer innebär bl.a. att förslag om nya garantiformer skall underkastas samma restriktiva prövning som gäller för utgiftsåtaganden. Vid en sådan prövning bör särskilt uppmärksammas de risker som är förknippade med den tilltänkta garantigivningen.

Det finns inga motiv angivna till varför dessa riktlinjer i riksdagsbeslutet skall frångås när det gäller Öresundsbroprojektet. Det gäller garantier på nära 20 miljarder kronor som skall behandlas på samma sätt som vilket annat utgiftsåtagande som helst. Så har inte skett. Det har inte kommit någon väl genomtänkt proposition som beskriver på vilket sätt det skall gå till, som man gör med andra utgiftsåtaganden som regeringen föreslår i budgetpropositionen. Det finns inget genomarbetat betänkande i denna fråga. Det är helt enkelt mycket upprörande att man tar så lätt på detta när det är fråga om så stora pengar.

Detta projekt är finansiellt utomordentligt riskfyllt. Det betyder att det til syvende og sidst med all säkerhet blir skattebetalarna, vi vanliga medborgare, som får betala detta, på samma sätt som vi får betala annat genom skat-

ten. Skatter behandlas ju på ett alldeles speciellt sätt i Sveriges riksdag, som vi alla väl känner till. Det är ett fantatiskt stort belopp. Regeringen begär i propositionen in blanco-bemyndigande på närmare 20 miljarder kronor. Det är ett belopp som är av samma storleksordning som det budgetunderskott som var aktuellt bara för några månader sedan. Nu har det tyvärr ökat våldsamt till minus 35 miljarder.

Såvitt jag förstår strider detta Öresundsbrobeslut mot andra riksdagsbeslut, nämligen beslutet om utfärdande av statliga garantier. Egentligen borde det gamla beslutet om finansieringsprinciper rivas upp innan man fattar ett sådant här beslut. I och för sig har riksdagen rätt att fatta vilka beslut den vill, men det borde nogsamt klargöras att man här frångår ett tidigare riksdagsbeslut till förmån för finansieringen av detta projekt. Jag anser att det är mycket upprörande att det inte klart och tydligt anges att man inte behandlar detta projekt som vilket annat utgiftsåtagande som helst.

Det finns en annan fråga som varit upp i debatten tidigare här i dag, nämligen att man skall momsbefria detta projekt. Inte heller här har det kommit någon proposition eller något betänkande. Vi vet ju själva hur det diskuteras när vi skall sänka momsen med några ynka procent och vilken fantastisk procedur det är. Men här är det minsann inga procedurer när man skall avstå från momsbelopp, och det rör sig om miljardbelopp som kommer att försvinna från statskassan. Man kan fråga sig om inte dessa pengar kunnat användas på något annat lämpligt sätt, t.ex. till investering i miljövänlig, miljöanpassad spårburen kollektivtrafik. Det hade vi ansett vara bra.

Men det finns också andra problem. De internationella aspekterna på brobygget är mycket viktiga. Sverige och Danmark tar med bron ett strypgrepp på Östersjön som ett levande hav. Östersjön är inte bara ett svensk-danskt innanhav. Det skulle man nästan kunna tro med tanke på den diskussion som förts. Det finns rader av länder som har Östersjön som sitt innanhav: Tyskland, Polen, Litauen, Lettland, Estland, Sovjetunionen och Finland med Åland. Alla dessa länder är beroende av vad som sker med Östersjön och dess liv. I vanliga fall brukar vi vara så solidariska och tala om internationellt ansvar. Men i det näraliggande konkreta fallet är solidariteten som bortblåst eftersom det nu gäller snäva kortsiktiga nationella intressen.

Jag anser också att de partier, bl.a. moderata samlingspartiet och folkpartiet liberalerna, som nästan varje vecka har intressanta möten på Norrmalmstorg, skulle intressera sig och fråga dessa människor i Baltikum vad de anser om detta. Är de tillfrågade och vet de på något sätt om vad vi svenskar faktiskt kommer att ställa till med i deras livsmiljö utmed Östersjön? Jag anser att detta är fruktansvärt dåligt. Med det kommande riksdagsbeslutet planerar vi enligt min mening ett internationellt övergrepp mot andra länder och deras ekologi och därmed deras ekonomi. Det är sensationellt att Sverige och Danmark vill tillåta sig detta i en tid då internationalism, samarbete och ansvar står högt i kurs vid konferenser och middagstal.

Jag undrar om Gorbatjov tog upp bron i diskussionen med regeringen när han var här på blixtvisit. Det är synd om så inte var fallet. Det borde han ha gjort. Det kan aldrig långsiktigt vara bra när man begår ovänliga handlingar mot andra länder. Jag kan inte finna att det finns några utrikespolitiska konsekvensbedömningar i betänkandet av någon betydelse.

Om det nu är så att man prompt vill ha en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark borde allt tala för en borrad tunnel under Öresund. Det är en rimlig och miljöanpassad lösning. Då förhindrar man genomströmningsproblemen. Det finns då möjlighet att frakta massor av gods till och från kontinenten på räls i stället för på lastbil, och mycket miljöelände skulle kunna undvikas. Det hade onekligen varit av stort intresse om regeringen och utskottet hade velat beakta en tunnel och gjort ordentliga finansiella, ekonomiska och ekologiska konsekvensbeskrivningar.

Brobeslutsunderlaget är så uselt och svagt att det bara finns en möjlig lösning, och det är att återremittera ärendet till utskottet för en ordentlig och ansvarsfull behandling. Det skall vara en behandling som tar upp de aktuella alternativen: bro, tunnel och färjetrafik. Man skall göra rimliga trafikbedömningar, fullständiga miljökonsekvensbeskrivningar för alla alternativen och fullständiga finansieringsbedömningar och bedömningar av skattekonsekvenser. Man bör även göra fullständiga försvarspolitiska bedömningar, något som Paul Ciszuk berörde, och dessutom göra andra internationella bedömningar och se vad man kan tänka sig i andra länder.

Utskottet bör föreslå beslut som står i överensstämmelse med tidigare fattade riksdagsbeslut. Om utskottet inte vill göra detta måste gamla beslut rivas upp, och det måste motiveras. Härmed yrkar jag bifall till miljöpartiets återremissyrkande.

Anf. 90 LARS NORBERG (mp):

Fru talman! Trafikutskottet har berett finans-, skatte-, utrikes-, försvars-, jordbruks- och näringsutskotten tillfälle att yttra sig över broförslaget. Endast finans- och utrikesutskottet har ansett det motiverat att yttra sig. I själva verket hade naturligtvis även arbetsmarknadsutskottet bort tillfrågas. Vad kommer bron att betyda för en gemensam arbetsmarknad mellan Köpenhamn och Malmö? Dansk arbetslöshet i Malmö eller vad?

Och vad betyder bron ur regionalpolitisk synpunkt? Ökad befolkningskoncentration till ett redan trångbott område? Där kunde bostadsutskottet ha haft anledning att yttra sig.

Socialutskottet har inte tillfrågats. Vad betyder bron, kommer danska knarkproblem och andra sociala problem att sprida sig till Malmö? Vilka hälsoproblem kommer den ökande bilismen att leda till? Och vad betyder bron ur demografisk synpunkt – i utbyggnaden av ett Örestad? Det borde bostadsutskottet ha haft synpunkter på.

Att ärendet är så illa berett inom riksdagen att inte ens jordbruksutskottet, vårt miljöutskott, och näringsutskottet har uttalat sig är inte bara sakligt sett en skandal. Det är också bevis på att riksdagen inte inser sitt eget demokratiska ansvar. Jag skulle kunna räkna upp ett stort antal exempel på hur riksdagen genom sina beslut urholkar demokratin och flyttar besluten från denna kammare till slutna rum på olika håll. Detta broärende har varit aktuellt i över hundra år. Riksdagen har inte haft något skäl att hetsa fram det med en undermålig beredning.

Jag anser det vara min skyldighet som medlem av näringsutskottet att säga vad jag förhindrades att säga i utskottet på grund av utskottets oansvariga nonchalans och regeringens dåliga planering.

Det har ju påstått att bron skulle vara av stor betydelse för handel och näringsliv. Varför har då näringsutskottet inte yttrat sig? Det finns flera tänkbara svar. Jag har inte fått något i utskottet. Man har bara sagt att man inte hade lust, att man inte hade tid, att man inte ville yttra sig.

Ett tänkbart svar är att man inte trodde på påståendet att bron hade betydelse för näringsliv och utrikeshandel men att man inte ville avslöja detta.

Ett annat tänkbart svar är att man inte begrep sig på ärendet. Det var för svårt.

Ett tredje alternativ: Man var lat.

Eller ett fjärde: Man hann inte.

Ingen mer än jag av näringsutskottets ledamöter har anmält sig till denna debatt, så jag blir ensam om att försöka tolka orsaken till näringsutskottets tystnad.

Artigheten förbjuder mig att påstå att utskottet var okunnigt, ointresserat eller lättjefullt, eller att bron skulle vara totalt ointressant för näringsliv och utrikeshandel.

Återstår då förklaringen att det var tidsbrist som orsakade utskottets tystnad. Detta är ett verkligt starkt skäl för återremiss, inte bara till trafikutskottet utan till samtliga berörda riksdagsutskott, för en grundlig beredning. Jag yrkar alltså på återremiss.

Det hindrar inte att jag vill säga något om bron ur näringslivets synpunkt, utifall att återremiss inte skulle villfaras oss, synpunkter som jag hellre hade velat ge i skriftlig form i utskottet.

Det har visat sig omöjligt att finna privata finansiärer till projektet, vilket visar att näringslivet inte tror på lönsamheten i projektet. Och näringslivet förstår sig faktiskt bättre på lönsamhetsfrågor än regeringen – det är i varje fall min övertygelse. Det är ett bra skäl för avslag.

Näringslivets ointresse att ställa upp som finansiär beror kanske delvis på att näringslivet vet att sådana här stora engångsprojekt blir mycket dyrare än de ser ut att bli enligt de första kalkylerna. Jag vill påminna om den s.k. pi-regeln, som jag har haft anledning att studera under min verksamhet i näringslivet och på annat håll. Pi-regeln är att man när det gäller stora och okända projekt tar den första beräknade kostnaden och multiplicerar den med pi, dvs. 3,14. Då kommer man fram till den verkliga slutliga kostnaden. Det kan hända att det är överdrivet i detta fall – det kanske finns bättre underlag – men en fördubbling av kostnaden skulle ingalunda överraska mig.

För utrikeshandel och näringsliv är bron enligt min uppfattning inte särskilt betydelsefull. Godsströmmarna, som i och för sig enligt vår uppfattning som miljöpartister inte bör öka, kommer i mycket begränsad omfattning att ha glädje av bron. Ingen annan än vi miljöpartister påpekar detta, att i det resurssnålare, energisnålare och småskaligare framtidssamhälle som är villkoret för global överlevnad kan vi inte fortsätta att transportera mer och mer. Vi måste i själva verket transportera mindre. Att vi miljöpartister är ensamma om att påpeka detta är beviset för att det dess värre finns bara ett miljöparti i riksdagen.

Men även ur konventionenll synpunkt är bron en tvivelaktig affär. Åkerinäringen är inte intresserad. SJ är inte intresserat.

Det finns dock en del av näringslivet som är intresserad. Det är bilintres-

sena med bilförsäljare Gyllenhammar i spetsen. Han är övertygad om att bron blir en betydande vitamininjektion till ökad massbilism. Han har sannolikt rätt. Hans ointresse för ett energisnålt, resurshushållande och ekologiskt sunt samhälle är väl dokumenterat, senast förra veckan i Dagens Nyheter.

För dessa intressen har regeringen och utskottsmajoriteten kapitulerat. Och inte nog med det. Det finns ingen industri som så har gynnats med skattebetalarnas pengar som våra biltillverkare SAAB och Volvo. Om det rör sig om 5 miljarder under det senaste årtiondet, eller mer eller mindre, vet jag inte. Ingen vill redovisa siffrorna för tomtpriser vid försäljning av dyrbar tomtmark i centrala områden av Malmö och Uddevalla, förlustavdrag, frisläppande av investeringsfonder, m.m. Siffrorna sammanställs aldrig. De hålls delvis hemliga. Bilintressena och regeringen i skön förening förtjänar inget bättre namn än miljömarodörer.

Jag vill sammanfatta. Den enda del av näringsliv och utrikeshandel som definitivt gynnas är den mest miljöfarliga och energislösande. Detta borde näringsutskottet ha gett trafikutskottet till känna.

Anf. 91 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Fru talman! En sak som är väldigt fascinerande med att vara riksdagsledamot är att titta på vad som händer utanför det här huset och vad som händer i huset.

En av de bitar som man särskilt en sådan här dag förundras mycket över är att socialdemokraterna och moderata samlingspartiet ute på gator och torg har utsett varandra till huvudmotståndare i valrörelsen. Ändå får vi här inne i detta hus uppleva gång på gång hur dessa båda partier gör gemensam sak, tar varandra i handen och fattar, som jag tycker, helt tokiga beslut på miljöområdet. Detta är faktiskt mycket intressant och också förvånande. Jag skulle önska att svenska folket kunde titta in litet mer i det här huset, att de kunde läsa protokoll och förstå hur det hela hänger ihop.

Bron har ju i dag debatterats väldigt länge. I morse fick vi också en redogörelse för hur länge den hade debatterats innan den kom hit. Om det nu är så att frågan har utretts under så många år, blir man mycket förvånad över att man skall behöva få ett så dåligt beslutsunderlag på bordet. Den stressiga situationen i riksdagen skall inte vara upphov till att vi inte hinner bereda den här frågan, som har ältats under så många år.

Jag känner mig som miljöpartiets representant i jordbruksutskottet faktiskt mycket upprörd över den hantering som frågan har fått. Det tycker jag att jag har all rätt till. Vi i vårt utskott fick inte yttra oss över frågan. Det här ärendet berör ju inte bara den viktiga miljöfrågan, som faktiskt är jordbruksutskottets ansvarsområde, utan också två av de viktiga huvudnäringar som jordbruksutskottet också ansvarar för, nämligen skogsbruket och fisket.

Under det här året som jag har suttit i jordbruksutskottet har jag lärt mig att om det är någonting som jordbruksutskottet anser vara viktigt att yttra sig över så är det just de areella näringarna. Men här var man rörande överens om att man inte hade tid att yttra sig över detta. Ändå vet vi från bl.a. forskarrapporter att båda dessa näringar är kraftigt hotade genom det här brobeslutet. Ingen kan komma och säga att man vet vad som kommer att

hända med fisket. Torskfisket i Östersjön är en stor och viktig näring. För att inte tala om skogen.

Hela västra Sverige är kraftigt försurat, och vi får i miljörapport efter miljörapport reda på hur försurat det är och hur katastrofal situationen är. Vi har fått rapporter från Malmöområdet, Göteborgsområdet och även från mitt eget län, där länsstyrelsen vill utnämna området till katastrofområde. Vad gör riksdagen? Man tänker besluta i frågor som man inte alls vet vad de får för effekter. Man har inte tagit med de internationella aspekterna i den här viktiga frågan.

I februari månad hade vi i Nordiska rådet vår ordinarie session. En av huvudfrågorna på den sessionen var kontakterna med de baltiska länderna och våra grannar runt Östersjön. Jag ställde en fråga till ministrarna om Öresundsbrons betydelse för Östersjön och vad man tänkte vidta för åtgärder. Svaret var mycket förvånande. Man svarade att det var en bilateral fråga. Jag tycker att det är mycket upprörande att Sveriges och Danmarks ministrar ensamma kan svara att det här är en bilateral fråga, som inte berör övriga länder runt Östersjön. Samtidigt talar vi hela tiden om hur bekymmersam situationen är i Östersjön och hur viktigt det är att vi vidtar åtgärder.

Jag skall inte uppta mer debattid än nöden kräver. Många viktiga argument har redan kommit fram under debatten. Jag tycker att de som har lyssnat på den här debatten vid det här laget borde vara övertygade om att det här måste gå på återremiss. Jag kan inte tänka mig att någon ansvarstagande riksdagsledamot vill ta på sig ansvaret att besluta om ett brobygge utan en bättre beredning på miljösidan.

Samtidigt är jag mycket förvånad över att inte miljöministern har varit här och deltagit i debatten. Det är som om regeringen trodde att det här bara är en trafikfråga, trots att vi vid det här laget vet, av forskningsrapporter och annat, att det här är i huvudsak en miljöfråga. Den borde naturligtvis ha rönt ett stort intresse från vår miljöminister. Hon borde ha varit här och debatterat frågan utifrån miljöaspekten.

Framför allt i internationella sammanhang hävdar Sverige någonting som är mycket bra och som man bl.a. har skrivit in i rapporten till det kommande stora miljömötet i Brasilien. Det är detta med försiktighetsprincipen.

Försiktighetsprincipen innebär att när vi är osäkra på vad något får för konsekvenser tar vi inga beslut som kan leda till en situation som vi i dag inte vet något om. När man ser regeringens ställningstagande i den här frågan kan man fundera över om försiktighetsprincipen bara skall gälla u-länder och dem som egentligen inte har råd att investera – här hemma kan vi strunta i försiktighetsprincipen. Jag hoppas verkligen att alla riksdagsledamöter som har lyssnat till debatten i dag och funderat över sakfrågan också röstar på återremissförslaget.

Anf. 92 MARGIT GENNSER (m):

Fru talman! Mycket har sagts i dag om Öresundsbron, mest negativt, och det är kanske i sin ordning. Det här anförandet var egentligen tänkt som en slutpunkt, men det kommer kanske fler punkter.

Öresund har under tusentals år varit både föreningslänken och barriären mellan Danmark och Skåne. Under den danska tiden utgjorde Skåne en av

de mest betydelsefulla danska regionerna. I Palle Laurings bok Danmark i Skåne kan vi alla återuppleva den danska kontakten som än i dag lever kvar i den skånska särarten.

Skåne blev svenskt, och Öresund blev inte längre en föreningslänk, utan en barriär mot Danmark. Lunds universitet blev Skånes akademiska högborg, inte som tidigare universitetet i Köpenhamn. Under slutet av 1800-talet blev kontakterna mellan författare, konstnärer och universitet allt tätare. Många av våra stora författare hämtade sin inspiration på andra sidan sundet. I Frank Hellers, Frans G Bengtssons och Fritiof Nilsson Piratens böcker kan vi alla uppleva betydelsen av kontakterna över sundet mellan Lund/-Malmö och Köpenhamn. Andra världskriget skapade ännu en gång en näst intill hermetiskt sluten gräns. Längs hela Öresundskusten blev vi isolerade från det land som betytt så mycket för oss. Freden 1945 betydde nya och vitala kontakter. Under de senaste decennierna har framför allt ekonomiska förhållanden återigen hindrat det täta utbytet. Detta har återspeglat sig i en nedgångstid för både Köpenhamn och Malmö, ja för hela Öresundsområdet. I vår tid då den tekniska, den vetenskapliga och den konstnärliga utvecklingen i så hög grad hänger samman inte enbart med elektroniska kontakter, utan också med mänskliga, har obeslutsamheten om den fasta förbindelsen över Öresund varit en black om foten för oss i Skåne och för våra grannar på Själland.

Det är därför jag med stor tillfredsställelse ser på dagens, jag antar positiva, beslut om en bro. Det är inte bara fråga om ett beslut om en bro av cement, utan det är något mycket mer, nämligen ett beslut att återigen närmare än under de senaste decennierna knyta samman Skåne med Danmark. Jag förstår all den oro som uttryckts i kammaren i dag. Det finns alltid en rädsla inför framtiden. Isolationism har många försvare. Men ser vi tillbaka på vår historia och på andra folks historia har välstånd och kulturens utveckling haft sitt ursprung i nya kontakter mellan människor och idéer. På så sätt har ny inspiration fötts och nya lösningar på nya och gamla problem vuxit fram.

Debatten här i kammaren visar på en stor skiljelinje. Det är egentligen inte en partipolitisk skiljelinje, utan en skiljelinje mellan pessimism och utvecklingsoptimism. Jag är utvecklingsoptimist. Måhända kommer många att säga att jag är naiv, men samtidigt blir jag också beskylld för att vara ansvarslös. Pessimisterna skapar kanske betydligt mer problem än de problem som de säger sig vilja skydda oss emot.

Jag hoppas att vi är så toleranta och har en sådan respekt för varandras ståndpunkter att vi inser att vi alla har tänkt igenom problemen och kommit till olika lösningar. Nu får ett majoritetsbeslut, på gott och ont, fälla avgörandet.

Anf. 93 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Margit Gennser, det är väl ingen som ifrågasätter annat än att det är majoritetens beslut som skall gälla i kammaren. Det tror jag ändå har framgått av debatten.

För mig som lundabo var det trevligt att känna en lundensisk klang i detta inslag. Men det landade fel. Med det lundensiska lynne som Margit Gennser

har ser man gärna saker och ting utanför sig själv. Man engagerar sig kanske inte så våldsamt känslomässigt. Men nu är det så att människor engagerar sig i detta.

Skapandet av bron hotar människor i själen. Därför har detta blivit en så stor fråga. Margit Gennser tror att kontakterna med Köpenhamn nu skall bli så mycket bättre. En borrad järnvägstunnel tar oss mellan Malmö och Köpenhamn på halva tiden jämfört med vad bilbron kommer att göra, oavsett hur fort man kör med bil eller hur fort tåget går.

Tunnellösningen är mycket genare, direktare och smidigare samtidigt som den inte alls är utsatt för några störningar. Med en tågtunnel kommer Margit Gennser att kunna ta sig till Köpenhamn på halva tiden.

Kan man då inte se positivt på en fortsatt utredning av en borrad järnvägstunnel, eftersom den ger precis lika goda möjligheter till förnyade kulturella och även i viss mån handelsmässiga kontakter mellan Själland och Skåne? Betänk detta, Margit Gennser!

Anf. 94 KRISTER SKÅNBERG (mp) replik:

Fru talman! Margit Gennser talar på ett sätt som om Sverige hade varit avskärmat från Danmark, men nu skall förbindelserna återigen bli bättre. Förbindelserna har faktiskt varit mycket nära. Danmark är ju ett av våra nordiska broderländer. Sverige och Danmark har lyckats att upprätthålla väldigt goda förbindelser. Om det är någonting som möjligen har grumlat förbindelserna med Danmark under de allra senaste åren är det att Danmark i en rad frågor har valt en annan linje än den samnordiska linjen på grund av att man tvingats till det genom sitt medlemskap i EG.

Margit Gennser talar om optimism och pessimism, om utvecklingsoptimism. Hon menar väl att hon själv står för utvecklingsoptimism. De som inser miljöfarorna och i tid försöker att väja för dem skulle då vara utvecklingspessimister, om jag förstod logiken rätt.

Det är en väldig skillnad på att vara optimist och att vara dumdristig. När vi nu ser att miljöförstörelsen ökar omkring oss, har vi väl kommit så långt att vi börjar med att försöka finna lösningar på problemen innan vi sitter där. Vi borde inte börja med att göra någonting chansartat och sedan hoppas att det skall finnas tekniska lösningar.

Jag vill bara påminna Margit Gennser om att koldioxidutsläppen inte är någonting som det går att ta hand om. Dessa utsläpp går igenom alla filter. Det rör sig om så enormt stora mängder utsläpp att de inte går att behandla som en liten förorening. Margit Gennser har faktiskt fel i sak, och det var det jag ville påpeka.

Anf. 95 MARGIT GENNSER (m) replik:

Fru talman! Det är naturligtvis riktigt att var och en på ett – som jag antar – så objektivt sätt som möjligt har gjort sina värderingar utifrån den erfarenhet och den kunskap som man besitter. Jag är också medveten om att det finns olika schatteringar av optimism och pessimism.

Vi har haft svårt med transporterna över sundet. Jag har hjälpt min man med att skjutsa en doktorand till Helsingör för att han behövde komma hem till Köpenhamn. Detta har jag gjort många gånger under den tid som dokto-

randen gjorde sitt mycket tunga och strävsamma avhandlingsarbete i Malmö. Jag har alltså verkligen fått uppleva hur dåliga våra kontakter med Danmark har varit. Det har skett en försämring under de senaste 20 åren nere vid södra delen av Öresund.

Jag tror ändå att vi känner en stor optimism för att vi skall klara många av de miljöproblem som vi har.

Miljöproblemen går att klara i de länder som har marknadsekonomi. I länder med planhushållning, dålig industriell kapacitet och med en okontrollerad folkökning inträffar de stora miljökatastroferna. Det bästa sättet att bemästra miljöproblemen är att föra människor närmare varandra. Det skall vi börja med först hemmavid och sedan mera globalt.

Anf. 96 BENGT SILFVERSTRAND (s):

Fru talman! I ärlighetens namn måste man nog betrakta dagens talarövningar här som något av ett frosseri i överdrifter. Ord som katastrof, hopplöshet och uppgivenhet från bromotståndarnas sida har konfronterats med upprymdhet – ja, ibland ren hänryckning – i broförespråkarlägret. Konsten att tala förbi varandra har drivits till sin fulländning. Eller för att travestera Kipling: Brovänner är brovänner och broovänner är broovänner, och aldrig mötas de två.

Bland det mest beklämmande i denna debatt är att ta del av sjuka miljösamveten, bl.a. från några nordvästskånska folkpartister. Man försöker bedöva sig med ett rejält andligt albylintag. Att begära återförvisning av ärendet till utskottet leder givetvis ingen vart. Det är bara ett utslag av hyckleri och demonstrationspolitik, som definitivt inte hör hemma i det här sammanhanget.

Samtidigt som jag vill instämma i de synpunkter som tidigare här framfördes av Jan Andersson yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 2.

Tycker man inte att vi skall ha en bro utan förespråkar en tunnel, skall man rakt och klart kunna ta ställning till detta – och det är detta jag gör – och inte kräva några turer tillbaka till utskottet för att ytterligare sabotera riksdagsarbetet denna sista vecka.

Jag är förespråkare för en fast förbindelse över Öresund. Men jag tycker att denna förbindelse av främst miljöskäl borde få formen av en tunnel. Det kan förvisso ligga någonting i påståendet att det är få projekt som blivit mer utredda än just Öresundsförbindelserna, men detta gäller definitivt inte tunnelalternativet, som i de utredningar där det över huvud taget har belysts, t.ex. av Öresundsdelegationen, har blivit mycket styvmoderligt behandlat.

Öresundsdelegationen har hävdat att de utsläppsökningar som trafiken på bron genererar bara blir marginella i förhållande till de totala utsläppsnivåerna i ett redan hårt miljöbelastat Skåne. Detta bestickande resonemang har okritiskt återgetts i såväl proposition som utskottsbetänkande.

När ett beslut om utformning av framtida Öresundsförbindelser som en del av en samlad trafikpolitik fattas, måste detta enligt min mening ske mot bakgrund av den allvarliga miljösituationen i regionen och de nationella och internationella åtaganden om utsläppsreduktioner som Sverige har gjort.

Som exempel kan nämnas att den kritiska belastningsgränsen vad gäller kvävenedfallet i sydvästra Sverige ligger på 10–15 kg kväve per hektar och

år. Det faktiska nedfallet beräknas emellertid ligga runt 20–30 kg kväve per hektar och år. Detta innebär att nedfallet i regionen åtminstone skulle behöva halveras.

Statens naturvårdsverk har i sitt remissyttrande över utredningen Fasta Öresundsförbindelser skrivit bl.a. följande om dessa problem:

"Kvävenedfallet och de höga ozonhalterna är exempel på storskaliga problem. Åtgärder inom regionen räcker långt ifrån till för att komma till rätta med problemen men en rimlig åtgärdsinriktning bör vara att vi i Sverige reducerar våra utsläpp i den utsträckning som behövs för att vi tillsammans med andra länder skall kunna lösa problemen. Ytterligare reduktioner utöver 30 % blir därför aktuella särskilt i södra Sverige."

Av Öresundsdelegationens eget räkneexempel, som visar de totala kväveoxidutsläppen i regionen vid olika trafiktillväxtalternativ, framgår att en halvering av kväveoxidutsläppen år 2010 jämfört med 1985 års nivå enbart kan uppnås om trafiken inte ökar alls.

Bara detta enda, men otvetydigt klara, exempel visar att miljöaspekterna inte tillmätts tillräckligt stor betydelse i sammahanget.

Att satsa på järnvägstrafiken är lovvärt, men när man gör en dygd av nödvändigheten och använder just behovet av biltrafik på en bro för att kunna finansiera nödvändiga järnvägsspår är man ute på djupt vatten. Logiken blir ju då: Ju fler bilar som kan rulla på bron, desto ståtligare västkustbana. Men för att blidka den kraftiga miljöopinionen säger man precis tvärtom i andra sammanhang, nämligen att ett ytterst begränsat antal bilar förväntas frekventera bron.

Detta brovännernas olösliga syndrom kan enklast sammanfattas i den tänkvärda limericken En brobyggares dröm av signaturen Mr Rimfrost. Den lyder som följer:

"En byggdirektör ifrån Hjo,
sa nu är det fint läge för bro.
Ni i utbyte får,
ett sjudjäklalångt spår,
ifrån Oslo till Köln, må ni tro!"

Anf. 97 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Jag är i sak överens med Bengt Silfverstrand. Det vill jag klart säga från början. Det var ett rejält språk som Bengt Silfverstrand använde i sitt anförande. Men att kalla förslaget om återremiss för hyckleri tycker jag inte är snyggt gjort av Bengt Silfverstrand. Det finns nämligen inget som helst hycklande i våra förslag om återremiss. Hela denna debatt har ju visat att denna proposition och detta betänkande är urbota dåligt genomtänkt och handlagt på alla fronter. Det är undermåligt och ovärdigt Sveriges riksdag att trumma igenom det. Det är den nakna makten som nu låter trumma igenom detta förslag. Det kan därför inte kallas hyckleri att vi begär en återförvisning av detta betänkande. Självfallet menar vi då inte en återförvisning av expressbumerangtyp, som innebär att ärendet skickas tillbaka till utskottet för att komma tillbaka till kammaren i morgon. Nej, det måste vara en rejäl återförvisning över sommaren, så att vi får se vad danskarna har för mjöl i

påsarna, men framför allt att vi får se vad de svenska väljarna tycker i detta sammanhang. Då kan vi också få en rejäl utskottsbehandling och en utfrågning, vilket pinsamt nog har avvisats av trafikutskottet. Vi kan då även få yttranden från de olika utskotten, vilket vi nu inte har fått.

Men sanningen är väl, Bengt Silfverstrand, vilket jag beklagar, att ni socialdemokrater är livegna i lojaliteten till ert parti och inte får rösta för en återremiss.

Jag uppmanar emellertid alla socialdemokrater och andra som har politisk integritet och som politiskt har råg i ryggen att rösta för återförvisningen.

Anf. 98 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Jag tycker att Bengt Silfverstrand, åtminstone delvis, talade klarspråk i sitt inlägg. När jag såg att han hade begärt ordet hade jag väl inte väntat mig något annat heller.

De socialdemokrater som är för bron och som går upp i talarstolen är ganska lätt räknade. Detta har ju varit bromoståndarnas debattdag. Att jag vill diskutera litet mer med Bengt Silfverstrand beror på att det finns saker som han inte säger.

Med utgångspunkt i alla de fakta som Bengt Silfverstrand tar från Öresundsdelegationens skrivningar och allt det som saknas i det beslutsunderlag som har presenterats och som nämns i propositionen resp. betänkandet från trafikutskottet – och det finns ett ytterst känsligt kapitel som de flesta inte berör trots att detta är ett av de största beslut som vi har att fatta – undrar jag: Vad beror det på, Bengt Silfverstrand, att man trots alla de fakta som talar mot en bro – vilket framför allt handlar om miljöfrågorna, t.ex. att man påstår att det blir ett ytterst begränsat antal bilar och att det hela ändå skall gå ihop – inte har beaktat miljöaspekterna och kommit fram till en helhetssyn, eftersom det minsann handlar om mer än bara denna bro? Det handlar ju om ett helt komplex av vägsystem. Vad beror det på att man inte tar upp detta? Vad beror det på att man inte bryr sig om detta, Bengt Silfverstrand?

Någonstans finns det ju några som tydligen har så pass stort inflytande över både regering och riksdagsledamöter att dessa sanningar inte beaktas. Det är ju detta det handlar om. Men eftersom jag vet att Bengt Silfverstrand vet vilka maktfaktorer som det handlar om, och eftersom jag har talat tillräckligt om det i talarstolen utan att egentligen få någon att diskutera detta – den enda som har nämnt det är Kjell-Arne Welin – skulle jag ändå vilja be Bengt Silfverstrand att han inte nöjer sig med att en handfull socialdemokrater, som kanske t.o.m. har fått lov rent formellt, röstar på sina motioner och stödja våra reservationer – vänsterpartiets, miljöpartiets och centerpartiets – utan också vädjar till sina partikamrater, så att vi får se om de verkligen vågar rösta mot sitt parti och mot bron, eftersom det tydligen är det som många vill. Annars blir det bara formalia och något som jag ser som litet av demokratins upplösning, kanske på vägen mot att besluten skall fattas i Bryssel i vilket fall som helst.

Anf. 99 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag vill tacka Bengt Silfverstrand för stödet för reservationerna 1 och 2. Det är bra. Det behövs fler.

Han var emellertid kritisk till återförvisningsyrkandet. Eftersom jag lade fram detta yrkande tidigare i dag, vill jag något kommentera det.

Riksdagen har inte hunnit bereda färdigt denna fråga. En rad utskott har inte haft tid att svara, helt enkelt. Det var mycket stressigt just då. Vi hade hela miljöpropositionen på halsen, osv.

Dessutom är det så att en rad viktiga dokument inte har kommit till offentligheten, t.ex. den hemligstämplade danska miljörapporten. Vi skulle behöva ta del av den, inte bara vi som är motståndare utan även de som än så länge stöder broprojektet. Enda chansen att göra det och förhindra att man fattar ett förhastat beslut är faktiskt att få till stånd en återremiss – då kan man bearbeta det vidare. Det ger också möjligheter att debattera frågan mer i valrörelsen, och det kan den såvitt jag förstår bara må bra av.

Som Bengt Silfverstrand sade behöver man halvera kvävenedfallet för att klara skogsmarkens bärförmåga. Men det gäller skog där man har vanligt skogsbruk och tar ut skog och då också tar ut kväve. Naturskog – naturreservat, urskogar – är betydligt mer känsliga. Där bör man minska kvävenedfallet ytterligare med hälften, alltså med 75 % eller mer i södra Sverige. Faktum är alltså att vi behöver minska utsläppen av kväveoxider med åtminstone 70–75 %.

Anf. 100 KJELL-ARNE WELIN (fp) replik:

Fru talman! Jag var inte i kammaren men jag hörde genom högtalare ute i huset när Bengt Silfverstrand började sitt anförande. Det är inte var dag man hör Bengt Silfverstrand anslå den förtroliga tonen. Han talade om andras överdrifter och sade att man kanske skulle visa förståelse för varandra – bromotståndarna överdrev på sitt sätt och broivrarna på sitt. Men rätt som det var återföll Bengt Silfverstrand i en stil som är mer symbolisk för honom, med våldsamma angrepp på andra. Låt mig ta det bit för bit.

Man kan prata om överdrifter om man vill. Mycket av det som händer när det gäller miljön, vattengenomströmningen osv. om man uppför en Öresundsbro är i dag okänt. Vi vet alltså inte vad som händer. Då kan man naturligtvis, som broivrarna, tro och hoppas att det inte händer någonting. Men man kan också, om man är litet mer omdömesgill, försöka se varningarna i det. Det är en fara att bygga någonting sådant här när konsekvenserna för miljön och vattengenomströmningen till Östersjön är okända. Vi måste ju ta reda på fakta innan vi gör någonting. När vi har byggt bron och får fakta är det för sent att göra någonting. Då kan vi inte göra någonting – då står vi där med bron.

Sedan sade Bengt Silfverstrand att det var några stycken folkpartister i Nordvästskåne som yrkat på återremiss. Vilka några stycken är det? Skall vi vara ärliga, skall vi vara ärliga, Bengt Silfverstrand! Vilka några stycken folkpartister i Nordvästskåne yrkar bifall till utskottets hemställan i betänkandet? Det vill jag ha reda på. Jag kräver ett besked på den punkten.

Bengt Silfverstrand gick upp i kammarens talarstol och försökte vara den generöse, den som skall visa att det har förekommit överdrifter i debatten, och så strax därefter gjorde han sig skyldig till direkta lögner och felaktiga påståenden. Jag kräver faktiskt ett besked om vilka folkpartister det gäller.

Anf. 101 BENGT SILFVERSTRAND (s) replik:

Fru talman! Jag tycker inte att man behöver hetsa upp sig så våldsamt som Kjell-Arne Welin gjorde. Kjell-Arne Welin gick upp i talarstolen och tyckte i sak detsamma som jag och lade sedan ned mycket stor energi på att tala om annat! Han skall få ett mycket klart och rakt svar. Jag uppfattade det i alla fall så att kollegan Siw Persson från Höganäs yrkade på återförvisning. Nu har jag svarat på den frågan.

Kjell Dahlström talade om politisk integritet och råg i ryggen. Det tycker jag är oerhört viktigt. Har man politisk integritet och råg i ryggen tar man ställning. Jag har i sakfrågan tagit ställning på samma sätt som Kjell Dahlström, Viola Claesson och Roy Ottosson, m.fl. Jag står alltså bakom reservationerna 1 och 2.

Omvänt tycker jag att om ni nu har politisk integritet och råg i ryggen tror ni väl på lödigheten i era argument och är beredda att följa upp dem här i dag och förlitar er inte på nya turer, ett nytt kattrakande, nya utredningar.

Jag har den mycket bestämda uppfattningen att den här frågan nu har utretts tillräckligt mycket och tillräckligt länge. Det finns en fullödig dokumentation av argumenten mot en bro. Den återfinns i den motion som jag har skrivit på tillsammans med andra socialdemokrater, och den återfinns också i många av de motioner som väckts av vänsterpartiet, centerpartiet och miljöpartiet. Det behövs alltså inga nya turer. Har ni någon tro på er själva, så stå fast vid era reservationer 1 och 2, och försök inte belasta riksdagen med onödiga utredningar och turer som i praktiken bara innebär att den här frågan kommer tillbaka om någon dag igen. Då finns det, mina vänner, definitivt inga nya argument att tillföra den här debatten.

Anf. 102 KJELL-ARNE WELIN (fp) replik:

Fru talman! Siw Persson har ju yrkat återremiss på ärendet, Bengt Silfverstrand. Det är *en* person, men Bengt Silfverstrand talade om några stycken. Det var det som jag reagerade mot, eftersom Bengt Silfverstrand strax dessförinnan så noga hade markerat att det skulle vara balans i debatten. Men jag har full förståelse för dem som yrkar på återremiss. Det här ärendet är inte berett i riksdagen när det gäller miljökonsekvenserna. Efter den debatt som har förts i dag borde man kunna vänta sig att ärendet vid en återremiss gick tillbaka till trafikutskottet och att det därifrån skickades över till jordbruksutskottet för att man skulle få en ordentlig miljökonsekvensbeskrivning. Jag tycker att Kjell Dahlström, Siw Persson och andra som har krävt detta har alldeles rätt. Men sedan vet ju både jag och Bengt Silfverstrand att om det blir en återremiss går ärendet en snabbrunda till trafikutskottet och hit igen, därför att majoriteten i riksdagen har besämt sig för det.

Sedan måste jag säga till Bengt Silfverstrand att det ju finns motioner av Bengt Silfverstrand och andra socialdemokrater där man yrkat på ett tillkännagivande till regeringen. Däremot har det inte förekommit någon motion om ett avslag på propositionen. Men Bengt Silfverstrand och andra socialdemokrater är mycket välkomna över till dem som i dag kräver ett avslag på propositionen.

Anf. 103 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Jag är inte så övertygad om att en återförvisning av ärendet till trafikutskottet skulle innebära att det med expressfart kom tillbaka hit som en bumerang. Jag är inte övertygad om det. Den här debatten visar tvärtom att det finns så mycket för trafikutskottet att överväga att om trafikutskottet efter den här debatten beter sig på det viset omyndigförklarar man sig på ett katastrofalt sätt, menar jag. Bengt Silfverstrand kan ju genom att delta i återförvisningsbeslutet vara med om att åstadkomma en förändring.

Vi står självfallet bakom reservationerna 1 och 2 – återförvisningen ställs ju inte på något sätt mot reservationerna 1 och 2; jag förstod inte den argumenteringen riktigt.

Återförvisningen kan innebära att vi får den prövning som både Bengt Silfverstrand och andra vill ha, medan det är en klar minoritet för reservationerna 1 och 2 – det vet ju Bengt Silfverstrand. Jag undrar litet förstulet om inte Bengt Silfverstrands fasthållande vid enbart reservationerna 1 och 2 trots allt bara är en demonstrationspolitik för väljarna, för att man skall kunna hävda att man mycket väl kan vara bromotståndare och rösta på socialdemokraterna i valet även om man bor i Helsingborg, osv. Jag tycker inte om den typen av "dubbelspråk". Jag tycker att vi måste rensa bort det ur den svenska politiska kulturen – det bidrar till politikerföraktet. Tyvärr måste jag säga detta, Bengt Silfverstrand. Men jag sympatiserar med Bengt Silfverstrands sakpolitiska inställning.

Anf. 104 BENGT SILFVERSTRAND (s) replik:

Fru talman! Jag tror att man väcker den största respekten och bidrar mest till att minska politikerföraktet om man tar ställning i frågan, dvs. att man i det här fallet, när man som vi har samma uppfattning i sakfrågan, säger sin mening om vad man tycker om bron och i vårt fall förespråkar en tunnel. Jag tror att man inte väcker respekt och minskar politikerföraktet genom att till utskottet bolla tillbaka en fråga som kommer tillbaka om några dagar. Vi vet att det då inte finns några nya argument att tillföra.

Jag vill till sist lämna ett kort svar till Kjell-Arne Welin. Jag beklagar och ber om ursäkt om jag har kollektivanslutit Kjell-Arne Welin till Siw Perssons uppfattning om återförvisning. Jag kan då bara notera att folkpartister i nordvästra Skåne i denna fråga inte heller kan enas om samma uppfattning.

Anf. 105 RAGNHILD POHANKA (mp):

Fru talman! Ärade riksdagsledamöter! Har ni någonsin sett en demonstration för Öresundsbron? Om inte – har ni frågat er varför? Vem vill egentligen ha en Öresundsbro? Vill dina barn ha den? Vill dina barnbarn ha den, eller deras barnbarn? De som i dag står utanför riksdagshuset är dina barn och barnbarn. De vill inte ha bron. Tänk efter än gång till så att du inte röstar bort deras framtid. Rösta nej! Du har deras stöd. Bromotståndare från hela Sverige är samlade i Stockholm den 12 juni 1991.

Jag blev sent i går kväll uppringd och ombedd att framföra denna resolution. Det är sällan en opinion med sitt budskap når direkt i riksdagens talarstol som den gör med detta meddelande från de ungdomar som i dag samlats utanför riksdagen. De representerar det samlade bromotståndet i Sverige –

fältbiologer, miljöförbundet, politiska ungdomsorganisationer, privatpersoner m.fl.

Jag tror att detta var dagens kortaste anförande – repliker inräknade. Jag vill varken ha bro eller tunnel – enligt miljöpartiets majoritetsförslag. Men skälen har stötts och blötts tillräckligt i dag. Tack för ordet.

I detta anförande instämde Krister Skånberg.

Anf. 106 FÖRSTE VICE TALMANNEN:
Meningsyttringar från åhörarna är inte tillåtna.

Anf. 107 LARS NORBERG (mp):

Fru talman! Återförvisningsyrkandet beror naturligtvis på att ärendet är illa och ofullständigt berett i riksdagen. Skatteutskottet, försvarsutskottet, jordbruksutskottet och näringsutskottet har inte berett detta ärende som de borde ha gjort. Socialutskottet och bostadsutskottet borde dessutom ha fått tillfälle att bereda ärendet. En meningsfull återförvisning innebär givetvis att de utskott som besitter särskild sakkunskap också får tillfälle att yttra sig. Det skall inte vara någon återremiss över natten, utan en saklig återremiss där riksdagen tar sitt ansvar.

Det var egentligen inte för att säga detta som jag begärde ordet, utan för att Margit Gennser för en stund sedan påstod att vi bromotståndare är isolationister. Jag kände mig personligt förolämpad av detta påstående. Vi bromotståndare är miljövänner och miljökämpar. Vi vill rädda miljön och jorden åt våra barn och barnbarn. Vi är icke mer isolationister än några andra. Vi är icke alls isolationister. Vi är vänner av ett globalt samarbete. Jag hade därför önskat att Margit Gennser hade tagit tillbaka sitt påstående.

Jag vill i varje fall till protokollet få antecknat att påståendet, att bromotståndet skulle ha någonting med isolationism att göra, är falskt.

Anf. 108 KJELL-ARNE WELIN (fp):

Fru talman! Jag kan faktiskt inte låta bli att begära ordet. Jag vill nämligen rätta till ytterligare felaktigheter från Bengt Silfverstrand. Han säger att jag i det senaste replikskiftet hade sagt att jag hade full sympati för Kjell Dahlstöms, Siw Perssons och andras yrkande om återremiss. Jag kommer kanske säkert att rösta för detta, men jag har inte yrkat detta i mitt anförande. Bengt Silfverstrand hade alltså fel när han i sitt anförande hävdade att det fanns några folkpartister som hade yrkat detta. Bengt Silfverstrand säger i sitt sista replikskifte att folkpartisterna i nordvästra Skåne inte kan bli överens. Bengt Silfverstrand har på bara några korta inlägg lyckats ha fel i påstående efter påstående. Det är beklämmande att Bengt Silfverstrand handskas med sanningen på detta sätt.

Jag måste ännu en gång säga att jag hälsar Bengt Silfverstrand välkommen i detta aktiva motstånd mot bron. Det har varit en lång och svår väg att komma hit. Det har varit tillkännagivanden osv., men nu har Bengt Silfverstrand långt om länge tagit ställning för att yrka avslag på propositionen. Det bra att det händer, tycker jag. Det är bara synd att det händer så sent.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 8 §.)

5 § Fast förbindelse över Östersjön

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU35 Fast förbindelse över Östersjön.

Anf. 109 JAN STRÖMDAHL (v):

Fru talman! Vi står nu i begrepp att behandla ett ärende som är mycket likartat det föregående. Det gäller en fast förbindelse över ett vatten med tät och tung fartygstrafik. Den tilltänkta bron är betydligt längre än bron i det föregående ärendet, men debatten blir förmodligen kortare. Berggrunden är fastare, vattendjupet är större, men vattnet är mindre salt. I båda ärendena gäller det att ställning till en avsiktsförklaring till att låta pröva en bro enligt gällande miljö- och markanvändningslagstiftning. Beslutet kan inte i något av ärendena med säkerhet resultera i ett byggande. Det är bara om byggandet visar sig medföra den långsiktigt mest lämpliga hushållningen med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt, som det står i naturresurslagen 2 kap. 10 §.

Om det hade visat sig att det hade funnits en klar majoritet för ett avslag när det gäller Öresundsbron hade jag låtit förslaget om en Östersjöbro falla. Nu finner jag mig nödsakad att yrka bifall till motionen. Jag ser det som en nationell förpliktelse; har man sagt a, får man också säga b. Jag förutsätter att kammarens miljömedvetna majoritet delar denna min uppfattning.

Jag skall nu beröra utskottsbetänkandet. Jag vill först framhålla att jag uppskattar den noggranna, konstruktiva och seriösa behandling som ärendet fått i utskottet. Jag delar många av de uppfattningar och slutsatser som framförs. Jag har dock några invändningar. Till att börja med måste jag påpeka att motionären inte påstått att EG och Österuropa är några supermakter. De är supermarknader. I dag finns det dess värre bara en supermakt i världen.

Det är riktigt att diskutera alternativ, det borde man ha gjort på allvar även beträffande Öresund. En bro via Gotland kan dock aldrig accepteras av främst försvarsskäl. Totalförsvarets intresse går enligt naturresurslagen 2 kap. 9 § alltid före alla andra intressen.

En igendikning av Kvarken är meningslös nu när den svenska jordbrukspolitiken är på väg att bygga upp ett stort överskott av mark i träda.

Byggande av en tunnel kan vara intressant – men bara för järnvägen. Bilarna vill ha ljus och luft. Därför faller tunnelalternativet.

Skillnaden i spårvidd kan klaras genom en successiv justering över internationellt vatten.

Vad gäller projektets internationella konsekvenser bör de kunna klaras ut av världsorganisationen, som ju har ett särskilt ansvar för Ålands status. Att utskottet drar in Sibirien och Alaska i projektet verkar däremot något överdrivet.

Fru talman! Det är inte så mycket som skiljer utskott och motionär, men

vid en noggrann jämförelse förefaller motionärens förslag mer välavvägt än utskottets. Därför yrkar jag bifall till utskottets hemställan med de ändringar som föranleds av ett bifall till motion T919 yrkande 1.

Anf. 110 BIRGER ROSQVIST (s):

Fru talman! I utskottets betänkande slår vi fast att motionärens förslag har en rad förtjänster. Det har helt varit i linje med trafikutskottets arbete och de förslag vi har kommit med att transporterna skall vara säkra, effektiva, nyktra och även miljövänliga. Jag tycker att vi i dag ganska väl har slagit fast detta.

Det är bra att det påpekas att det är av vikt att broar byggs mellan folken. Det förslag som motionären Jan Strömdahl från vänsterpartiet har lagt fram om en bro över Östersjön bidrar ju i allra högsta grad i det hänseendet.

Det finns naturligtvis vissa betänkligheter i ett sådant här projekt, som ju är av vida större omfattning än en bro över det lilla sund vi tidigare i dag har talat om. Vi har i detta sammanhang gått in på funderingar om tunnelbyggen eller broar. Gotland skulle ju kunna tänkas vara ett av fästena för brofundamenten.

Det har också diskuterats att dika igen Kvarken, men efter noggrann fundering har jag kommit fram till att det kanske skulle ställa till en del problem för våra isbrytare. Jag tror därför att detta är en idé man ganska snart får slopa.

Vi kom sedan fram till att det är möjligt att den landhöjning som pågår skulle kunna åstadkomma en lösning av problemet, men då får vi vänta ganska länge.

Vi har också utvecklat tanken på en broförbindelse mellan Sibirien och Alaska – om vi nu tänker oss att åka österut kommer vi till sist västerut. Kan vi då åka bil över Finland och Sovjet, så öppnar sig sedan hela Förenta Staterna. Vi kan t.o.m. åka bil ända ned till Kap Horn.

Det är alltså ett mycket stort projekt Jan Strömdahl här har aktualiserat, men vi är medvetna om att varje sådant projekt tar tid att utreda och fundera på – tre–fyra decennier, säger vi i utskottsbetänkandet, men kanske blir det fråga om ännu längre tid. Av den anledningen tycker vi att man bör hålla liv i frågan, men vi räknar inte med något förslag förrän om tre–fyra decennier. Då kan landhöjningen ha påverkat läget, och situationen kan därför då vara en annan än i dag.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets hemställan på dess enda punkt.

Innan jag går och sätter mig skall jag, eftersom detta är mitt sista tillfälle under riksdagsperioden – jag vet inte om det blir fler perioder, det bestämmer ju väljarna – rikta ett tack till mina utskottskamrater. Rätt många av dem vet redan nu att de skall lämna utskottet. Från socialdemokraterna är det Ove Karlsson, Olle Östrand, Margit Sandéhn och Rune Johansson. Jag vill tacka dem för ett gott kamratskap och gott samarbete. Vi har ju, som framgått av det nyss debatterade betänkandet, kunnat arbeta i en mycket positiv anda och behandlat även motioner från andra partier på ett mycket vällovligt sätt.

Jag vet att Viola Claesson från vänsterpartiet förmodligen inte heller kommer tillbaka till riksdagen. Viola Claesson har ju ibland varit ett kutter-

smycke för utskottet, men hon har samtidigt varit mycket effektiv. Någon sade i ett sammanhang att somliga kan vara som en geting man har innanför skjortan. Jag vill inte använda den beskrivningen om Viola Claesson. Jag skulle i stället vilja säga att Viola Claesson mer är som en promenad på en småländsk grusväg en sommardag, med sandaler med stora öppningar. Det kommer in litet grus i skorna, och man försöker sparka ut det, men strax är det där igen. Alla gruskorn har emellertid inte varit spetsiga och irriterat och gjort ont. En del har varit litet runda, och en del har t.o.m. varit litet lena. Det har alltså inte varit så farligt. Det har gått att klara av även de där gruskornen.

Jag tackar Viola Claesson för hennes medverkan i utskottet och för de debatter hon har medverkat till. Viola Claesson har ju också varit med i många debatter som vi andra från utskottet inte har deltagit i, men det är en helt annan sak. Tack för de här åren, Viola Claesson!

Med det, fru talman, slutar jag mitt anförande.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades efter 8 §.)

6 § Vissa följdfrågor om ny bostadsfinansiering, m.m.

Föredrogs

bostadsutskottets betänkande

1990/91:BoU20 Vissa följdfrågor om ny bostadsfinansiering, m.m. (prop. 1990/91:100 delvis, 1990/91:125 delvis och 1990/91:144).

Anf. 111 AGNE HANSSON (c):

Fru talman! Det här är den sista bostadspolitiska debatten för det här riksdagsåret och för den här mandatperioden. Jag skall försöka att begränsa mig något i debatten, även om det är en mycket viktig fråga vi nu skall diskutera. Jag är emellertid övertygad om att frågan kommer att bli diskuterad under den kommande valrörelsen. Frågan gäller alltså förslaget till ny bostadsfinansiering.

Vi har från centern, moderaterna och folkpartiet nu för tredje gången yrkat avslag på det förslag till finansieringssystem med räntelån som regeringen och socialdemokraterna tillsammans med vänsterpartiet vill införa. Det finns en rad skäl för detta.

Inte minst av kreditetiska skäl är detta förslag förkastligt. Det innebär att man förmås att låna till räntan och att därmed väldiga skuldfällor byggs upp i framtiden. Detta har naturligtvis lett till en stor oro hos många som tänker bygga. Förslaget får naturligtvis också konsekvenser i form av en dramatisk nedgång i fråga om byggandet. Det är ett annat skäl till att man inte borde välja det här systemet.

Vidare kommer en betydande mängd kapital att vara rullande i systemet, och det gör det såväl krångligt och riskfyllt som väldigt dyrt för alla parter. Det här ett system som bankerna verkligen kan jubla över. Det är naturligtvis julafton för dem. Samtidigt som alla låntagare får ökade skulder och sta-

tens och kommunernas risktagande ökar kommer naturligtvis bankerna att kunna fortsätta att låna ut mycket pengar, och de kommer att tjäna på den här karusellen. De boende, staten och kommunen kommer inte att göra det.

Det här systemet kommer också att ge olika förutsättningar för att bo och bygga i skilda delar av landet. Det kommer t.o.m. att bli omöjligt att bygga i glesbygd och på små orter där värdestegringen på fastigheter är mycket låg.

Systemet kommer att försvåra för kommunerna att lösa äldreboendet. Det kommer att ske en kraftig övervältring av kostnaderna från staten till kommunerna på det här området. Kommunerna tvingas in i en situation med betydligt större skulder. De tvingas skuldsätta sig hårt när de skall bygga ut äldreboendet när statsbidraget i form av räntebidrag försvinner och man i stället tvingas ta upp lån till räntan. Dessa lån kommer sedan att växa under den första tjugoårsperioden, under den period då man kanske måste strukturera om de äldres boende. Det finns då kanske inget kapitalutrymme för att göra det om man har tvingats bygga upp en skuld i stället för att som med det nuvarande systemet få statsbidrag och kunna skapa ett investeringsutrymme för att ändra äldreboendet i framtiden.

De ekonomiskt svaga, t.ex. barnfamiljer, kommer att stoppas från att bo i egen villa. Topplån kommer att omöjliggöras. Det sägs i regeringens proposition att de inte behövs. Det är inte sanning. Vissa kommer att tvingas ta topplån. Det blir bara rika familjer eller personer med rika anhöriga som kan skriva på borgen som kommer att kunna ta topplån. Alla andra får snällt avstå från att bo i eget hem och bygga ett sådant.

Systemet kommer att bli instabilt, eftersom man bygger in mycket stora subventioner genom kreditgarantier och realräntebidrag. Det kan därför bli dyrt i framtiden för staten och mycket osäkert.

Det personliga sparandet motverkas.

Det finns en rad argument emot detta system som man skulle kunna räkna upp. Trots att dessa argument är bekanta för de flesta och kan inses av de flesta envisas socialdemokraterna med att införa det här systemet. Man vill nu införa det utan att t.ex. skattefrågorna är lösta. Fastighetsskatt i kombination med räntelån gör att det kommer att bli 600–700 kr. dyrare i månaden i fast penningvärde i kapitalkostnad att bo i ett 20 år gammalt hus än i ett helt nytt hus.

Man kommer i vissa fall att få betala reavinstskatt även om man gör en förlust. Egentligen borde man döpa om reavinstskatten till en förlustskatt, eftersom det är detta som det kommer att bli fråga om, om inte dessa frågor kommer att lösas. Än är de inte lösta.

Pantsättningsfrågorna är inte heller lösta. Man har heller inte löst hur redovisningsfrågorna beträffande skuldökningen i företagens bokföringar skall hanteras skattemässigt. Fortfarande kvarstår viktiga och stora frågetecken. Ändå vill man nu starta det här systemet. Det innebär att det är mycket ovisst vad som kommer att gälla i framtiden och vilka villkor man skall bygga upp när man avser att investera i en fastighet. Jag tycker att det är lättsinnigt. Det finns naturligtvis en betydande risk för att enskilda villaägare, bostadsrättshavare och hyresgäster kommer att drabbas i slutändan.

En nästan enig kreditmarknad har vädjat till utskottet om en senarelagd

tidpunkt för införandet. En rad frågetecken är fortfarande inte uträtade. Man har inte heller tagit hänsyn till deras synpunkter.

Vad är det som får socialdemokraterna att hasta igenom detta? Kan sparandet av någon miljard eller några miljarder i statsbudgeten vara viktigare än omsorgen om de enskilda boendes familjeekonomi? Vad är det som styr handlandet och att det är så bråttom?

Vi har från centerns sida yrkat avslag. Vi menar att ett nytt system måste bygga på att risktagandet i ekonomiskt avseende att bygga och bo i alla delar av landet måste vara rättvist och likvärdigt. Ett nytt system måste vara kostnadsdämpande, och det måste innehålla möjligheter för den enskilde att själv kunna påverka både kostnader och utformningen av sitt boende. Ett nytt system måste främja, i stället för att motverka, hushållssparandet, och det måste minimera rundgången av pengar i kreditsystemet.

Principerna för ett sådant system finns angivna i reservation nr 1, som är gemensam för moderaterna, folkpartiet och centern.

Centern har i andra hand yrkat på en senareläggning av införandetidpunkten för den händelse att vi inte skulle få majoritet för reservation nr 1. Vi har således lyssnat på kreditvärlden i det här sammanhanget. Vi har lagt fram detta förslag även för att skydda majoriteten från en katastrof, men den vill tydligen inte lyssna. En dålig start för ett dåligt system kan bara leda åt ett håll. Vi är förvånade över att majoriteten inte vill ge sitt eget förslag en bättre möjlighet, om den nu tycker att det är bra som den själv påstår. Avvisandet av vårt förslag på den här punkten kanske är mera till för att kunna visa upp ett kortsiktigt besparingsförslag i statsbudgeten i stället för att värna systemets överlevnad på sikt. Det förefaller vara så. Det visar också litet av majoritetens tilltro till sitt eget förslag.

Vi anser vidare att det nya systemet inte bör införas för de hus som nu har räntebidrag. De bör få behålla det gamla systemet. Det är ett avtalsbrott att så drastiskt ändra de ekonomiska förutsättningarna för dessa familjer. Som följd härav menar vi att de barnfamiljer som har förvärvslån skall få behålla dem med nuvarande ordning med räntebidrag.

Slutligen behandlas också i detta betänkande centerns förslag om en sänkning av den garanterade räntan för ombyggnad så att samma lånevillkor kommer att gälla för ombyggnad som för nybyggnad. Det är rimligt att stimulera ombyggnaden nu för att klara byggsysselsättningen vid en omedelbar nedgång i nybyggandet, dels som en följd av räntelånesystemet, dels av andra orsaker. Sysselsättningsstatistiken inom byggsektorn liksom de klara behov av ombyggnadsåtgärder som framförts till utskottet tycker vi är skäl nog för en sådan här åtgärd.

Huvudfrågan i denna debatt är dock vilket bostadsfinansieringssystem vi skall ha i framtiden. Den debatten kommer att gå vidare. Det kommer vi från centern att se till. Vi kommer att begära förtroende av en majoritet i valet för att efter valet kunna medverka till att det här beslutet rivs upp och ett nytt system kommer till.

Slutligen vill jag ställa några frågor till majoritetens företrädare:

1. Vad händer om staten inte har råd med de förlustgarantier, kreditgarantier och realräntebidrag som ligger inbygga i systemet? Vem får då betala och stå för risken? Är det kommunerna, är det staten eller de enskilda fastig-

hetsägarna som får ta smällen? Är ni t.ex. beredda att lösa in räntelånen om de skulle visa sig börja haverera?

2. Är det verkligen meningen att vi skall ha reavinstskatter på förluster? Var det meningen med det nya reavinstsystemet att vi skulle ha skatt på förluster?

3. Är det verkligen meningen att barnfamiljer där föräldrarna inte är rika skall utestängas från att bo i en egen villa? Är det den bostadspolitik som socialdemokraterna är beredda att gå ut med i den här valrörelsen?

4. Varför skall de som bor i glesbygd och på små orter straffas genom högre boendekostnader på grund av att de får betala en högre kreditgarantipremie?

Herr talman! För tids vinnande begränsar jag mig till att yrka bifall till reservation nr 1.

Anf. 112 KNUT BILLING (m):

Herr talman! För tids vinnande vill jag inledningsvis helt instämma i vad Agne Hansson sade. Jag instämmer också i hans frågor till majoritetens företrädare.

Vi har utförligt redovisat hur ett alternativ till detta räntelånesystem skall se ut. Det finns inget skäl att här redogöra för alla de lösningar som vi har föreslagit. Den kritik som vi gång på gång har framfört står sig. Den har t.o.m. förstärkts. Jag vill illustrera det genom tre citat.

Det första citatet lyder: "Alla system som bygger på automatiska skuldökningar, där man lånar till räntan, är sjuka system."

Det andra citatet lyder: "Tänk er. Att gå in till en bankdirektör och säga att ni skulle vilja låna för att tillfälligt klara era höga räntor. Har bankdirektören läst om Ivar Kreuger och Hans Thulin lär han väl endast le ett blekt leende."

Det tredje citatet lyder: "När villaägarna upptäcker att deras skuld ökat efter ett par tre år blir systemet inte gammalt."

Herr talman! Dessa uttalanden kommer inte från företrädare för folkpartiet, centerpartiet eller moderata samlingspartiet. De kommer i stället från tre inflytelserika och betydande debattörer när det gäller bostadspolitiken, nämligen Sören Rung, som är VD för Svensk Fastighetskredit, Nils-Erik Sandberg, ledande bostadspolitisk debattör och ledarskribent i Dagens Nyheter, och Sune Jussil, VD för det statliga SSAB.

Herr talman! Det finns en lång rad skäl till att detta system inte någonsin skall genomföras. Jag inskränker mig till att säga om höstens val kommer att resultera i en borgerlig riksdagsmajoritet, kommer svenska folket att besparas detta eländiga system.

Herr talman! Därmed yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 12.

Anf. 113 ERLING BAGER (fp):

Herr talman! Det har framförts önskemål om att vi skall försöka förkorta debatterna. Jag skall försöka göra det och inte utnyttja de tio minuter som jag har anmält mig för.

Vi behandlar nu vissa följdfrågor till den nya bostadsfinansiering som soci-

aldemokraterna och vänsterpartiet genomdrev i riksdagen den 13 december 1990.

Folkpartiet liberalerna motsatte sig då regeringens förslag till räntelån. Vi anser att det föreligger en alltför stor risk att de samlade lånen under ogynnsamma ekonomiska omständigheter kan komma att överstiga fastigheternas värde. Det skulle drabba många enskilda småhusägare hårt och skulle sannolikt också innebära att hela systemet havererade.

Ett bostadsfinansieringssystem måste vara stabilt och kunna fungera över en längre tidsperiod och under skiftande ekonomiska förhållanden. Regeringens förslag uppfyller inte dessa krav – inte heller efter de justeringar som bostadsutskottet gjort i det betänkande som vi nu behandlar.

Vi i folkpartiet förespråkar i stället ett nytt bostadsfinansieringssystem, som successivt minskar räntebidragen. När bostadssubventionerna minskas skapas förutsättningar för besparingar, som kan utnyttjas till skattesänkningar.

I det utredningsarbete som förekommit inom regeringskansliet under de senaste åren har vi kunnat skönja en ökad medvetenhet om avigsidorna med regleringar och subventioner. Även när det gäller det nya räntelånesystemet redovisas en viss ökad medvetenhet, främst om avigsidorna med subventioner.

Som jag inledningsvis sade måste ett bostadsfinansieringssystem vara stabilt och fungera i skiftande lägen.

Från regeringens sida hävdas att det föreslagna systemet uppfyller dessa krav. Många remissinstanser har dock kritiserat systemet just därför att det inte är tillräckligt robust. Även med de förändringar och förtydliganden som bostadsutskottet genomfört kvarstår denna kritik. Riksbanken har t.ex. i sitt remissvar hävdat att systemet är förenat med i stort sett samma nackdelar som orsakat tidigare sammanbrott i finansieringssystem.

De statsfinansiella effekterna av räntelån och realräntebidraget belyses mycket knapphändigt i regeringens tidigare opposition. Det är inte acceptabelt att regeringen lägger fram förslag om förändringar på tiotals miljarder kronor utan att de långsiktiga effekterna redovisas.

I propositionen redovisas de statsfinansiella effekterna med två räkneexempel som sträcker sig fram till 1996. Men det står ingenting om effekterna därefter. På längre sikt torde vinsterna i statsbudgeten minska.

En annan effekt av systemet är ett minskat byggande.

Folkpartiet liberalerna har i motioner under flera år föreslagit att ett nytt bostadsfinansieringssystem skall bygga på följande riktlinjer.

Räntebidragen skall successivt minska. Detta skall åstadkommas genom extra nedtrappningar av räntebidragen i det befintliga bostadsbeståndet och genom successiva höjningar av den garanterade räntan i nyproduktionen. En sådan reform skulle kunna innebära att skattetrycket också skulle kunna sänkas.

Folkpartiet liberalerna vill också göra det möjligt för den enskilde att ta lån som omfördelar kostnaderna över tiden. När bostadssubventionerna minskas måste vi erbjuda andra sätt att minska kostnaderna exempelvis för att bygga nya hus. Ett sätt kan då vara att göra en viss omfördelning över

tiden. Denna omfördelning får dock inte vara så omfattande och ske under så lång tid att systemet blir instabilt och därmed inte fungerar i praktiken.

Herr talman! Folkpartiet yrkade avslag på regeringens förslag till ny bostadsfinansiering när detta behandlades av riksdagen förra gången. Vi upprepar i dagens behandling vårt avslagsyrkande, och jag yrkar bifall till reservation nr 1, som är gemensam för folkpartiet, moderaterna och centern. Jag yrkar också bifall till reservation nr 8 om förvärvslångivningen. Övriga reservationer som folkpartiet står bakom stöder vi självfallet, men av tidsskäl yrkar jag inte bifall till dessa.

Jag instämmer också i de frågor som Agne Hansson ställt till socialdemokraterna.

Anf. 114 JAN STRÖMDAHL (v):

Herr talman! Jag vill först ge några kommentarer till och synpunkter på räntelånesystemet som sådant och tala om varför jag tror att det är bra och varför jag menar att det måste försvaras och kommer att genomföras.

Räntelånesystemet är faktiskt ett ganska listigt sätt att sprida kostnaderna för hus man bygger över den tid som man kan använda husen. Som det nu är betalar man en stor del av husens kostnader alldeles i början. Dessutom är subventionerna till husbyggandet mycket koncentrerade på de första åren, enligt det nuvarande systemet.

Räntelånesystemet, utformat enligt det förslag riksdagen redan fattat beslut om, kommer att i väsentlig grad sänka nyproduktionskostnaden för den boende i form av hyra eller andra kostnader. Detta är någonting mycket väsentligt när nu bostadskostnaderna och hyrorna ligger betydligt över vad som är en rimlig kostnad i en social bostadspolitik.

Man åstadkommer alltså en betydande sänkning av nyproduktionskostnaderna, och den sänkningen gäller inte bara de första åren. Boverket har alldeles nyligen räknat litet noggrannare på räntelånesystemets effekter och kommit fram till att kostnaderna i förhållande till dagens system minskar under de 15 à 17 första åren. Sedan ökar de, men det innebär alltså en omfördelning av kostnader över tiden som är väsentliga för att man skall kunna hålla i gång en bostadsproduktion.

Erling Bager påstod här att räntelånesystemet skulle innebära en sabotering av nyproduktionen. Det är tvärtom så att det borgerliga förslaget, som innebär att man successivt och kraftigt ökar nyproduktionskostnaderna i förhållande till i dag, skulle hota och sabotera nyproduktionen av bostäder.

Statens kostnader för bostadssubventionerna sjunker också kraftigt de första fem, tio eller tjugo åren i det här nya systemet. Det är en naturlig följd av att man omfördelar kostnaderna i tiden i det individuella fallet. Man får en annan profil på subventionerna till de boende.

Subventionen nu ser ut som en triangel, där man första året har en kraftig subvention som sedan sjunker ner till ingenting när man kommer till marknadsräntan efter ungefär tio år för småhus och tjugo år för hyreshus.

Profilen på subventionerna i det nya systemet är jämn och ökande upp till ungefär det femtonde året. Sedan ligger subventionen kvar till det fyrtionde året, och är alltså en betydligt längre verkande subvention. Därmed flyttas också statens kostnader i tiden. Statens kostnader faller ut senare.

Som en komplettering till vad Knut Billing nämnde om några debattörers kommentarer till räntelånesystemet skulle jag vilja nämna chefens för Stadshypotek kommentar. Stadshypotek är det marknadsledande bostadsfinansieringsinstitutet. Han sade vid en uppvaktning för bostadsutskottet, att om inte riksdagen fattar beslut om och genomför ett räntelånesystem, kommer Stadshypotek att göra det av rent affärsmässiga skäl, därför att det är en så bra affärsidé.

Så till de här aktuella justeringarna av detta räntelånesystem. Vi menar att de justeringar och preciseringar som föreslås är helt okej med undantag av två bitar.

Den första biten handlar om hur man skall beräkna bidragsunderlaget i det befintliga beståndet när det förs in i det nya systemet från 1993.

Vi tycker att det är ett onödigt krångel och för de boende ett oförmånligt sätt att beräkna underlaget. Vi föreslår att man gör en direkt parallell till hur man beräknar bidragsunderlaget i nyproduktionen. Det skulle ge de boende en fördel på 100 à 200 kr. per kvadratmeter och år, och vi tycker att det är rimligt. Gör man denna stora förändring, där hushållen får lov att gå in i ett nytt system, är det ingenting som hindrar att de får en viss ekonomisk fördel av detta.

Den andra biten handlar om det speciella stöd som finns för flerbarnsfamiljer som har dålig ekonomi och alltså är berättigade till bostadsbidrag. De kan få ett särskilt förvärvslån för att köpa ett småhus eller en villa. Vi menar att man inte skall göra någon ändring av subventionerna till dessa flerbarnsfamiljer. De bör få ha sitt system kvar ograverat. Vi tycker också att det var fel att besluta om att denna stödform skulle upphöra, men den saken har behandlats tidigare.

Betänkandet innehåller också ett helt annat förslag, nämligen att minska och försämra räntebidragen i det nuvarande stödsystemet för år 1992.

Vi tycker att detta är onödigt klåfingrigt. När majoriteten nu bestämt sig för att gå över från det gamla räntebidragssystemet till ett nytt räntelånesystem, skall man inte samtidigt ta ett steg i den borgerliga riktningen och försämra räntesubventionerna, räntebidragen, i det gamla systemet under det stackars år som är kvar, 1992.

Det är också så att detta förslag saboterar de mycket angelägna möjligheterna att åstadkomma ett hyresstopp för 1992. Efter den helt makalösa hyreschock som hyresgästerna har fått genomlida efter skatteomläggningen menar vi att man nu måste lugna ner kostnadsutvecklingen för bostäderna. Ett hyresstopp för 1992 är ytterst angeläget. En förutsättning är dock att sätta stopp för denna försämring av de nuvarande räntebidragen.

Därmed yrkar jag bifall till reservation 13, utöver reservation 8 som gäller förvärvslånet. Jag nöjer mig med dessa bifallsyrkanden, men står givetvis för samtliga de reservationer som jag fogat till betänkandet.

Anf. 115 AGNE HANSSON (c) replik:

Herr talman! Jag hade egentligen inte tänkt att trötta kammaren med en replik. Men Jan Strömdahls inlägg har totalt avslöjat vilken bluff detta system är. Lyssna nu noga.

Först och främst säger Jan Strömdahl när han skall försvara systemet och

hävdar att det är bra, att det är ett listigt sätt att komma undan höga kostnader i nyproduktionen. Är man listig, är man ute efter att lura folk. Det är precis vad man är. Man lurar folk med låga kostnader i början, som växer och efter 20 år blir skuldfällor i form av en nästan fördubblad skuld, som sedan skall betalas av. Man lurar folk med de låga ingångskostnaderna, som egentligen innebär att det låntagaren tidigare fick i bidrag nu skall betalas tillbaka till staten i form av avbetalningar på lån.

Under en 40-årsperiod innebär detta ungefär 30–60 % högre kostnader, som den enskilde får ta i förhållande till vad han får göra i det nuvarande systemet. Det är alltså en övervältring av kostnader från det allmänna till den enskilde. Är det verkligen en politik som vänsterpartiet har börjat att driva och försvara?

Vidare säger Jan Strömdahl att Stadshypotek kommer att införa detta system för att det kommer att vara en bra affärsidé. Självfallet kommer det att vara så. Men är det någon som tror att bankvärlden inför systemet, om man inte har för avsikt att tjäna pengar på det? Självfallet inte. Vem är det som skall tjäna pengar? Vem skall ta vinsterna av räntorna om det inte är bostadsrättshavarna, villaägarna och hyresgästerna?

Nog har jag förstått att omvändelsen inom vänsterpartiet går fort. Men jag trodde inte att politiken har svängt till den ytterligheten att man är beredd att bygga upp bra affärsidéer för kapitalismen för att tjäna pengar på de boendes och allmänhetens bekostnad. Men det avslöjar bluffen med systemet.

Anf. 116 JAN STRÖMDAHL (v) replik:

Herr talman! Nu tror Agne Hansson att han har mig på gaffeln. Men så lätt är det inte.

Först och främst säger Agne Hansson att jag uttryckte mig så att systemet skall vara listigt. Det skulle innebära att folk blir lurade bara för att det är listigt. Jag sätter inte likhetstecken mellan listighet och lurendrejeri. Jag sade att det är logiskt att man för en så stor och långvarig investering som ett husbygge innebär sprider ut kostnaden över den tid som vi förutsätter att huset skall stå och fungera utan en stor ombyggnad.

Jag tror att vi är överens inte minst efter sjuka hus-debatten att hus som byggs skall fungera i åtminstone 40 år med normala underhållsinsatser. Det är inte att lura folk att sedan göra det möjligt att betala investeringen, vare sig man gör det som småhusägare eller som hyresgäst som betalar sina hyror över denna 40-årsperiod.

Vi har medverkat till att som komplement till räntelånesystemet också införa en generell subvention på 30 % av de motsvarande kapitalkostnaderna för underhållsinsatser i hyreshusen. Det är också en möjlighet att få ett stöd för de underhållsinsatser som behövs under husets livstid.

Giltigheten i påståendet att det nya systemet skulle ge den boende en högre kostnad är beroende av om man räknar i nominella eller i reala termer. Men realt blir det inte någon högre kostnad med det nya systemet.

Jag passar på att besvara några ytterligare av Agne Hanssons frågor. Agne Hansson frågade oss i majoriteten varför vi har så bråttom med införandet. Jag vill gärna ge några skäl.

Med det nya systemet pressar vi nyproduktionskostnaderna och nyproduktionshyrorna. Det är angeläget att göra det så fort som möjligt. Med det nya systemet minskar man statens utgifter. Det är också angeläget. Men detta är inte det primära för vår del. För vår del är det viktigare att pressa nyproduktionshyrorna.

Alla skall ändå gå in i det nya systemet fr.o.m. 1993. Då finns det ingen anledning att först fördröja ingången för dem som bygger nytt. Jag har redan nämnt att det marknadsledande institutet, som faktiskt inte är en bank, nämligen Stadshypotek, inte ser några svårigheter. Boverket ser heller inte svårigheter i detta relativt snabba införande.

Anf. 117 KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! Jag vill korrigera vissa talare som har sagt att det är socialdemokraterna och vänsterpartiet som står bakom det nya bostadsfinansieringssystemet. Det är rätt. Men också miljöpartiet de gröna ställer upp på det nya bostadsfinansieringssystemet fullt ut. Det var miljöpartiet som i ett visst läge röstade för ett snabbare införande, nämligen redan nu till årsskiftet 1991-1992, för att fullfölja den linje som vi delvis har gemensamt med socialdemokraterna om en stram finanspolitik. Det ligger alltså helt i linje med vår budgetpolitik.

Skälet till att vi har dessa problem på bostadsmarknaden är att vi har ett högräntеläge, vilket gör boendet orimligt dyrt. Självfallet måste vi rent allmänt sträva efter att komma tillbaka till de tider då vi hade låg skuldränta och låg bankränta över huvud taget. Bostadsmarknaden skulle då fungera mycket sundare.

Jag har sett att de borgerliga partierna försöker profilera sig med att vara motståndare till detta bostadsfinansieringssystem. Herrar partiledare Bildt och Westerberg gick ut och sydde ihop något som jag litet slarvigt brukar kalla B & W Stormarknad. De talade aggressivt emot subventionerna i bostadssektorn och hävdade att miljarder skulle sparas. Det lät som 10 eller 20 miljarder. Samtidigt sade de nej till bostadsfinansieringssystemet och hade inget annat att komma med i stället.

Detta är uppochnedvända världen! Här stöder de borgerliga partierna en fortsatt subventionspolitik av det mest osunda slag, som gör att människor kan kapitalisera bostadssubventioner i överlåtelser av fastigheter eller lägenheter. Det tycker vi i miljöpartiet är så osunt att vi med glädje ställer upp på det nya systemet, som förhoppningsvis skall sätta en ände på det osunda förhållandet.

Som Jan Strömdahl säger hyser den störste kreditgivaren på den svenska fastighetsmarknaden, Stadshypotek, och dess chef Lars Wohlin inga som helst betänkligheter inför att även utan vårt stöd införa detta system som en affärsidé. Nu var det väl inte över hela linjen som man ansåg att detta var en bra affärsidé utan mest med avseende på de bostadsköpare som kan tänkas sätta in en stor pott eget kapital i början och enbart ta ett mindre topplån. Det kan då vara rimligt att använda en räntelånekonstruktion.

Jag vill slutligen tillägga att vi självfallet ser vissa detaljproblem med detta system, och vi kommer noggrant att följa hur det utfaller. Ingen kan vara hundraprocentigt säker på hur det kommer att utfalla.

I miljöpartiets reservation nr 4 om statlig prisgaranti uppmärksammar vi att det på vissa orter med vikande efterfrågan finns risk för kraftigt fallande nominella fastighetspriser som ett resultat av denna omläggning. Om man på en sådan ort nyligen byggt eller köpt sitt hus under de förutsättningar som gällt inom det nuvarande systemet och tvingas sälja huset, kan det leda till betydande kvarstående skulder efter försäljningen. Det kan inte vara acceptabelt att människor kan få sin privatekonomi förstörd genom att man på detta sätt i god tro tagit lån enligt nuvarande regler. Vi menar därför att man måste införa ett skydd av något slag. En tänkbar möjlighet är att staten under en viss övergångsperiod åtar sig att lösa in de aktuella bostadsfastigheterna ungefär på samma sätt som nu sker i Norrlandslänen, för vilka det finns en sådan regel.

En annan möjlighet är att staten i sådana fall efterskänker en del av det statliga bostadslånet. Detta bör enligt vår reservation nr 4 staten skyndsamt utreda. Även om vi nu inte får stöd för denna reservation, hoppas vi ändå att man har ögonen öppna för detta bekymmer, och vi vill rikta uppmärksamheten på det.

Anf. 118 OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Jag lyssnade mycket noga på Agne Hanssons inlägg. Jag kunde då konstatera att han kommer till denna debatt med ett utspel av misstänksamhet mot bostadsfinansieringsreformen, som han är mycket noga med att sprida ut runt om i landet till alla som vill lyssna på honom. Det är mycket märkligt, av det enkla skälet att Agne Hansson, moderaterna och folkpartiet ännu inte har lyckats att ta fram ett motalternativ till räntelånet.

Vi kan diskutera räntelånet utifrån olika utgångspunkter. Men det intressanta är att den nedsabling av räntelånet som Agne Hansson gjorde är ett orättvist, ogenomtänkt och okunnigt inslag i den bostadspolitiska debatten. Dessutom riktar han sig till socialdemokratin.

Socialdemokraterna har i allt väsentligt gjort bostadsområdena i Sverige och bostaden till en av de insatser det finns mest anledning att vara stolt över i svensk politik. Jag vill för övrigt till Knut Billing säga att moderaterna inte har den minsta del i den sociala bostadspolitiken.

Agne Hansson hade ett rätt i sina många inlägg i debatten. Det var att det är tredje gången vi diskuterar denna fråga. Vi diskuterade den i december 1990 och i april 1991, och vi diskuterar den på nytt här i riksdagen i dag.

Vi har nu kommit fram till att socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet står bakom förslaget om räntelån, medan moderaterna, folkpartiet och centerpartiet går emot räntelånen. Agne Hansson har också yrkat bifall till reservation 1. Men där finns inget förslag som kan kallas för ett borgerligt motförslag, utan där finns allehanda tänkbara möjligheter. Lösningen på den rådvillhet som finns inom borgerligheten ligger i att regeringen tar fram ett förslag. Det moderaterna, folkpartiet och centern inte orkar göra tillsammans, det vill de att den socialdemokratiska regeringen skall hjälpa dem med.

Det hade varit mycket lättare att komma hit till riksdagen i dag och lägga fram ett motförslag. Det hade då varit möjligt att göra värderingar om de olika förslagens styrka, innehåll och ekonomiska möjligheter. Men det finns

inte något sådant utgångsläge. Det är regeringen som skall fixa det som de tre borgerliga partierna inte kan klara av tillsammans.

Agne Hansson frågar varför majoriteten envisas med att driva förslaget om räntelånet och varför det är så bråttom att genomföra räntelånet. När det gäller den senare delen av frågan har Jan Strömdahl, som ju tillhör majoriteten, gett klart besked. För mitt vidkommande är det en bedömning av den ekonomiska situationen i dagens Sverige som är avgörande. Det skulle vara underbart om vi haft ekonomiska förutsättningar att ha en bostadspolitik med mycket gynnsamma inslag av subventioner. Men vi har inte de ekonomiska förutsättningarna.

Det är just för att komma till rätta med det statsfinansiella läget som det varit nödvändigt att göra en omprövning. Det är inte fråga om att slopa subventionerna. De finns till 30 % inlagda i systemet. Det handlar om att få ned subventionsinslaget i bostadspolitiken. Det har också lett till att vi i dag i denna ekonomiska åtstramning sett vissa tecken som jag anser att vi borde betrakta som utmärkta.

Vi har nu en period där räntorna sänks, och vi skymtar en nedgång i inflationen. Vi skall hålla byggverksamheten på en jämn och hög nivå. Vi skall motverka arbetslöshet och hålla kostnaderna nere. Med räntelånet kan vi göra en omfördelning i tiden.

Jag tycker med förlov sagt att Erling Bager och folkpartiet, som ju eftersträvar en omfördelning i tiden, borde kunna finna något av detta inslag i just de av regeringen framtagna räntelånen.

Vi är inne i en utveckling där vi på grund av den ekonomiska åtstramningen går in i ett nytt finansieringssystem. Det är i propositionen och i utskottsmajoritetens skrivning till fullo redovisat vad som kan komma att inträffa inom ramen för detta räntelån i finansieringssystemet.

Men det finns en sak till som något litet har berörts i debatten, och det är att vi nu säger farväl till alla skojare på fastighetsmarknaden. Vi säger farväl till bankernas medverkan till fastighetsskojeri i det svenska samhället. Vi säger farväl till alla dem som har lekt kurragömma med bostadskonsumenterna på fastighetsmarknaden.

Vi omöjliggör för dessa människor att fortsätta sin verksamhet till bostadskonsumenternas nackdel, och vi skapar förutsättningar för en utveckling på bostadsmarknaden där enskilda eller grupperingar inte kan tillgodogöra sig de statliga subventionerna, för de kommer att ligga kvar i bostäderna.

Det är alltså finessen med räntelånet. Det finns inget bättre förslag. Ingen har tagit fram något motförslag. Man kan ha synpunkter fram och tillbaka på om det kan finnas vissa brister i det här, men det är alltså ett förslag som skall träda i kraft den 1 januari 1992 i första delen och den 1 januari 1993 i den andra delen av räntelånets uppbyggnad.

Vi har haft besök i utskottet av företrädare för kreditinstituten. Av de kreditinstitutsbesök som gjordes i samlad trupp kunde man mycket lätt utläsa att de kanske inte var särskilt intresserade av just räntelånet. Men när Lars Wohlin från Stadshypotekskassan kom till utskottet var det endast Agne Hansson som orkade ställa någon fråga. Lars Wohlin gjorde för övrigt en

bländande föreläsning för utskottets ledamöter i den här frågan, vilket Jan Strömdahl har berättat om i sitt inlägg här i diskussionen.

Om man är positiv, tror man på räntelånet och dess möjligheter. Är man negativ, pessimistisk eller avvisande, som Agne Hansson gav uttryck för i sitt inlägg, är det klart att det är svårt att se fördelarna i räntelånesystemet.

Jag skall inte ta upp de enskilda reservationerna, för jag har ju lagt märke till att talarna i allt väsentligt har avstått från att yrka bifall till sina reservationer vid utskottets betänkande. Jag kan bara säga att det finns reservationer som gäller den extra upptrappningen av räntan, från vänsterpartiet om att den inte skall genomföras och från moderata samlingspartiet om att det skall visst genomföras inte bara en extra upptrappning, utan t.o.m. två extra upptrappningar.

Det är mycket lätt att räkna ut vad moderaternas förslag betyder för bostadskonsumenterna. Det betyder högre hyror och ingenting annat. Det är den gamla linjen som moderaterna så aktivt och engagerat förespråkar i den svenska riksdagen.

Både Agne Hansson och Knut Billing säger att bostadsfrågan skall bli en valfråga. Ja, kom ihåg det, mina herrar! Vi ses i valrörelsen i bostadsfrågan: om räntelånen, om hyrorna, om marknadshyrorna, som en del av er går och bär på. Vi kommer att ses bland bostadskonsumenterna, som ändå tycker att de lever i ett land med bostäder som kvalitetsmässigt och miljömässigt är bland de bästa i hela världen.

Så vi ses i valet. Ni skall få ert lystmäte i diskussionerna om bostadsfrågan!

Anf. 119 AGNE HANSSON (c):

Herr talman! Det är alldeles riktigt att jag är misstänksam mot systemet med räntelån. Jag har uppfattat att socialdemokraterna hittills har gjort bostadspolitiken till ett stolt inslag i sin politik, och jag har väldigt svårt att förstå att de nu har övergivit den linjen så kapitalt. Så t.ex., Oskar Lindkvist, är ni beredda att införa ett finansieringssystem som innebär att vissa barnfamiljer utestängs från möjligheten att bo i eget hem.

Sträng sade ju en gång i tiden att barnfamiljerna är "vårt folk". Vad är det som har gjort att ni har övergett dem i det här fallet?

Vi har många gånger från centerns sida backat upp den politik som förts. Men vi kan inte ställa upp på det förslag som nu föreligger, därför att det slår så olyckligt. Att det slår väldigt olyckligt mot glesbygdens folk är en annan problematik i det hela. Socialdemokratisk politik har sedan lång tid tillbaka haft den inriktningen, så där är jag inte förvånad.

Sedan påstår Oskar Lindkvist att det inte skulle finnas något alternativ. Jag vill påstå att räntelån inte kan vara det allena saliggörande systemet. I centern har vi tänkt mycket noga på det här, och vi har ett alternativ. Reservationen tar mycket klart fram principerna för hur ett sådant nytt system skall se ut – med enhetssubvention, med omfördelning och med sparande.

Oskar Lindkvist kan väl inte mena att vi som enskilt parti skall kunna ta fram ett färdigt system, när det tagit regeringen och statens hela apparat i tre år att utreda och lägga det förslag som nu ligger. Ordningen här i riksdagen måste ju vara att man ber regeringen, som har utredningsresurserna, om ett

förslag. Men var lugn, Oskar Lindkvist, vi skall nog ta fram förslaget, när vi får de resurserna!

Vi gör också en ekonomisk bedömning, och vi har inte sagt att vi skall behålla nuvarande subventionsnivå, men vi prioriterar subventionerna bättre. Inbilla er inte att subventionerna kommer att minska med räntelånesystemet! Man bygger ju bara upp subventionerna och vältrar dem framför sig i tiden.

Slutligen: Är det så, Oskar Lindkvist, att socialdemokraterna delar vänsterpartiets uppfattning att räntelånesystemet är ett listigt sätt att ta sig runt problemet? Delar ni också uppfattningen att det är ett stöd för en bra affärsidé, att bankerna skall få ytterligare möjligheter att tjäna pengar?

Jag ger förslaget en eloge på den punkten att det motverkar spekulation. Men det låser in de enskilda boende i skuldfällor och hjälper bankerna att tjäna mer pengar på de boendes bekostnad. Är det socialdemokratisk politik?

Anf. 120 KNUT BILLING (m):

Herr talman! Oskar Lindkvist sade att bostadspolitiken är ett av de stoltaste inslagen i socialdemokraternas politik och att moderaterna inte har någon del i den bostadspolitik som har förts i vårt land. Jag måste säga att det gläder mig att höra detta från Oskar Lindkvist, att höra honom säga att bostadspolitiken är ett av de stoltaste inslagen i socialdemokraternas politik, med den enorma brist på valfrihet vi ser på den svenska bostadsmarknaden.

Hundratusentals människor står i bostadskö, trots att vi har fler bostäder än vi har hushåll i Sverige. Hyrorna är höga, och vi har nyligen på grund av socialdemokraternas politik fått århundradets hyreschock. Hundratusentals hushåll har bostadsbidrag, och de blir bara fler. Fler och fler hushåll kan inte klara sig och betala sin hyra, när skatten är betald – det är ett av de stoltaste inslagen i socialdemokratisk bostadspolitik!

När människor flyttar från tredje våningen ner till första våningen, därför att de har svårt att gå i trappor, får de betala kanske 100 000 kr. i flyttskatt. Det är ett stolt inslag i socialdemokratisk bostadspolitik!

Det har varit ett lånekineseri utan motstycke i västvärlden. Det är ett stolt inslag i socialdemokratisk bostadspolitik!

Jag måste säga att vad som behövs för att bli av med denna stolta politik är naturligtvis en ny regering. Vi kan inte ha kvar den nuvarande eländiga bostadspolitiken.

Vi har redovisat huvuddragen i hur ett nytt lånesystem skall se ut. Det finns i reservation 1. En borgerlig regering kommer att lägga fram en proposition i höst.

När Oskar Lindkvist talar om att man kan säga farväl till alla skojare på byggmarknaden med det här nya systemet, utgår jag ifrån att han närmast måste avse de två stora, riktigt stora, byggarna i Sverige, nämligen allmännyttan och HSB.

Sedan har han också åberopat Lars Wohlin. Låt mig då lugna Oskar Lindkvist och säga att om vi inför ett annat lånesystem kommer vi att ge Lars Wohlin alla möjligheter att använda sig av ett räntelånesystem. Han får an-

vända sig av vilket system han vill på marknaden. Vi kommer inte att hindra honom, utan marknaden kommer att avgöra om han får några kunder.

Sedan tog Oskar Lindkvist slutligen upp detta med marknadshyrorna. Den lögnaktiga politik som socialdemokraterna bedriver i kombination med hyresgäströrelsen är skrämmande. Vi säger nej till marknadshyressättning. Det har vi gjort motioner, och det har vi gjort i riksdagen. Oskar Lindkvist borde hålla sig för god för att upprepa dessa lögnaktiga argument.

Anf. 121 ERLING BAGER (fp):

Herr talman! Först när det gäller detta med marknadshyrorna. Återigen tar socialdemokraterna fram det här tricket att i valrörelsen skrämma med att de borgerliga partierna skall införa marknadshyror. Inget borgerligt parti har förordat marknadshyror, men när det återigen är valår kommer detta upp för att man skall skrämma väljarna.

Sedan till det som vi skall diskutera enligt betänkandet. Folkpartiet har i motioner sagt att vi kan tänka oss en omfördelning över tiden. Det står också i den gemensamma reservation som de borgerliga partierna har att detta är en möjlighet att lägga in i ett system. Vi kan dock inte tänka oss en sådan gigantisk uppskrivning av skuldbördan i 20 år som socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet förordar. Detta innebär ett stort experiment som fastighetsägare, husägare och andra kommer att drabbas av när skuldbördan växer och man hamnar i skuldfällor. Detta har skapat en osäkerhet om lånens skulduppbyggnad och om pantsäkerheten för topplånen. Den löses bara delvis med det här betänkandet. Det som man nu inför påstår man är stora besparingar av bostadssubventioner. Man har lagt fram två räkneexempel som räcker till 1996. Därefter vet man inte alls hur det utvecklas. Mycket talar för att staten, med de skuldgarantier som då finns inbyggda, kommer att få en betydligt högre kostnad för lånen än vad som har förespeglats från socialdemokraterna. Förmodligen kommer kostnaderna för staten att bli mycket stora. Det är därför som man inte har räknat längre än till 1996 när man skall redovisa detta.

Anf. 122 OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Först en replik till Agne Hansson. Han tar upp frågan om barnfamiljerna och förvärvslånet. Det är detta han avser i sin replik. Vi har sagt i bostadsutskottet att vi är beredda, när det finns ekonomiska förutsättningar, att medverka till att det blir motsvarande lånemöjligheter för barnfamiljerna när det gäller skaffa sig egna hem. Det innebär att vi inte tycker om att den möjligheten försvinner, men vi respekterar de ekonomiska omständigheterna. Vi har alltså hos regeringen beställt ett nytt förslag på det här området.

Sedan säger Agne Hansson att han tillsammans med moderaterna skulle slå vakt om förvärvslånet, men moderaterna vill ju inte ha förvärvslånet. De är motståndare till att dessa barnfamiljer får de gynsamma lånen för att skaffa ett eget hem. Det är med dem som Agne Hansson skall regera är det väl tänkt, gissar jag, efter den valrörelse som är på gång.

Det enda vi fick fram av Agne Hanssons replik var att i centerns reservation tillsammans med moderaterna och folkpartiet ligger principerna för ett

alternativ, men sedan finns inte mycket mera. Ni har haft god tid på er att ta fram ett förslag att förelägga bostadsutskottet och riksdagen.

Herr talman! Jag visste när jag tog upp marknadshyrorna att jag skulle bringa Knut Billing ur balans. Det lyckades mig till min sedvanliga glädje att få honom att så totalt avslöja sig när det gäller bostadsfrågan.

När det gäller frågan om marknadshyrorna, Knut Billing, vill jag bara säga att vi kommer att föra den debatten i valrörelsen med era egna ord. Så läs på vad ni har sagt i motioner, vad ni har sagt i era program och vad ni har sagt i riksdagsdebatten! Ni kommer i mycket stort överflöd att få lyssna till dem om och om igen när det gäller den delen av bostadspolitiken i den kommande valrörelsen.

Jag anklagade faktiskt inte folkpartiet för marknadshyror, men jag anklagade moderaterna, eftersom jag vet att den anklagelsen är berättigad.

Anf. 123 AGNE HANSSON (c):

Herr talman! Antingen missuppfattade Oskar Lindkvist mig medvetet för att kunna slå tillbaka, annars gjorde han det utan att han rådde för det. Det var därför jag begärde ordet. Det gällde inte förvärvslånen, Oskar Lindkvist. Där har socialdemokraterna och centern samma uppfattning. Vi står bakom det utskottsinitiativet.

Jag gick tillbaka till min fråga från mitt inledningsanförande, nämligen detta att endast barnfamiljer som har rika föräldrar eller rika släktingar som kan skriva på borgen för ett topplån, i fortsättningen kan bygga sig en villa. Det är detta Strängs villafolk som ni nu har övergivit. Det var dem jag avsåg när jag talade om att inte alla i framtiden fick möjlighet att bo i egen villa.

Anf. 124 KNUT BILLING (m):

Herr talman! Det gläder mig att Oskar Lindkvist var så nöjd med att han förmått mig att replikera. Det ger mig ju tillfälle att återkomma i talarstolen en gång till.

Jag skulle gärna se att Oskar Lindkvist här och nu anger var det står att vi skall genomföra marknadshyror. I vår partimotion till årets riksdag framgår mycket klart att vi icke skall ha marknadshyror. I kommittémotioner framhålls detsamma. Vi säger att lägesfaktorn skall ges ökad tyngd, dvs. vi tycker att det är ganska rimligt att en centralt belägen bostad får kosta litet mer än en ocentralt belägen. Detta är uttryck som man kan finna hos den tidigare statssekreteraren i bostadsdepartementet, Bengt Owe Birgersson, numera SABO-direktör. Man kan finna det hos en lång rad bostadsförespråkare, som tycker att det är självklart att vi måste göra någonting åt att det är kolossalt mycket dyrare att bo två mil utanför staden än centralt. Detta är någonting helt annat än marknadshyror. Om Oskar Lindkvist upprepar den här debatten och hävdar att moderaterna är förespråkare för marknadshyror, är han inte en person som håller sig till sanningen. Sanningen är den att den hyrespolitik som socialdemokraterna har bedrivit nu har resulterat i århundradets hyreshöjningar. Det är detta som är det viktiga och det stora resultatet av den socialdemokratiska bostadspolitiken.

Anf. 125 TALMANNEN:

Jag vill göra kammarens ledamöter uppmärksamma på att debatten fortfarande pågår.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 8 §.)

7 § Ändrade villkor för vissa bostadslån

Föredrogs
bostadsutskottets betänkande
1990/91:BoU21 Ändrade villkor för vissa bostadslån (prop. 1990/91:193).

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades efter 8 §.)

8 § Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Föredrogs
bostadsutskottets betänkande
1990/91:BoU22 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

Beslut

Företogs till avgörande trafikutskottets betänkanden 1990/91:TU31 och TU35 samt bostadsutskottets betänkanden 1990/91:BoU20, BoU21 och BoU22.

Trafikutskottets betänkande TU31
Återförvisningsyrkandet

Kammaren avslog med 240 röster mot 76 det av Roy Ottosson under överläggningen framställda yrkandet om återförvisning av ärendet till utskottet för ytterligare beredning. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 1 (beslutsunderlaget)

Utskottets hemställan bifölls med 227 röster mot 85 för reservation 1 av Elving Andersson m.fl. 5 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 2 (avtal om en fast förbindelse)

Utskottets hemställan bifölls med 229 röster mot 85 för reservation 2 av Elving Andersson m.fl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 3 (luftföroreningar)

Först biträddes reservation 3 av Kenth Skårvik med 41 röster mot 37 för reservation 4 av Viola Claesson och Roy Ottosson. 242 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 202 röster mot 72 för reservation 3 av Kenth Skårvik. 46 ledamöter avstod från att rösta.

Roland Larsson (c) anmälde att han i huvudvoteringen avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Mom. 4 (vattengenomströmningen)

Först biträddes reservation 5 av Elving Andersson m.fl. med 73 röster mot 38 för yrkande 2 i motion T88 av Bengt Westerberg m.fl. 208 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 197 röster mot 73 för reservation 5 av Elving Andersson m.fl. 48 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 5 (tillåtlighetsprövning enligt miljöskyddslagen)

Utskottets hemställan bifölls med 244 röster mot 20 för reservation 6 av Roy Ottosson. 54 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 6 (anslutningsförbindelser)

Utskottets hemställan bifölls med 240 röster mot 37 för reservation 7 av Viola Claesson och Roy Ottosson. 42 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 7 (riksdagens insyn)

Utskottets hemställan bifölls med 256 röster mot 20 för reservation 8 av Viola Claesson. 43 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 8

Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande TU35

Utskottets hemställan bifölls med 277 röster mot 21 för yrkande 1 i motion T919 av Jan Strömdahl. 21 ledamöter avstod från att rösta.

Bostadsutskottets betänkande BoU20

Mom. 1 (beslutet att införa ett räntelånesystem)

Utskottets hemställan bifölls med 183 röster mot 134 för reservation 1 av Agne Hansson m.fl. i motsvarande del.

Mom. 5 (statlig prisgaranti)

Utskottets hemställan bifölls med 229 röster mot 20 för reservation 4 av Kjell Dahlström. 68 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 8 (övergångsregler m.m. avseende förvärvslångivningen)

Utskottets hemställan bifölls med 227 röster mot 90 för reservation 8 av Agne Hansson m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 11 (räntebidrag vid ny- och ombyggnad år 1992)

Först biträddes reservation 12 av Bertil Danielsson m.fl. med 62 röster mot 19 för reservation 13 av Jan Strömdahl. 238 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 239 röster mot 61 för reservation 12 av Bertil Danielsson m.fl. 19 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Bostadsutskottets betänkande BoU21

Utskottets hemställan bifölls.

Bostadsutskottets betänkande BoU22

Utskottets hemställan bifölls.

Beslut om samlad votering

Beträffande de på föredragningslistan närmast upptagna ärendena, näringsutskottets betänkanden NU43 och NU44 samt socialutskottets betänkande SoU25, beslöt kammaren på förslag av talmannen att de skulle företas till avgörande i ett sammanhang sedan debatten i dessa ärenden avslutats.

9 § Allmänna pensionsfonden

Föredrogs
näringsutskottets betänkande
1990/91:NU43 Allmänna pensionsfonden (prop. 1990/91:164).

Kammaren biföll talmannens förslag att näringsutskottets betänkande NU43 skulle avgöras efter endast *en* bordläggning.

Anf. 126 KARIN FALKMER (m):

Herr talman! Den oinvigde som får detta lilla tunna betänkande med sin oansenliga rubrik i sin hand anar föga av det försåtliga som detta betänkande döljer. Det som döljer sig bakom den oansenliga rubriken Allmänna pensionsfonden kan vid närmare dissekering i korthet sammanfattas så här:

- Socialdemokraterna är i grunden ett socialistiskt parti.
- Socialdemokraterna är gårdagens parti.
- Socialdemokraterna är de brutna löftenas parti.

Att Sveriges riksdag har socialistisk majoritet är numera allmänt känt. Så kan vi också konstatera att det är kommunisterna som står bakom majoritetstexten i betänkandet. Regeringens ursprungliga förslag om ändrade placeringsregler för AP-fonden har omformats helt enligt riktlinjerna i en mo-

tion av vänsterpartiet. När det gäller AP-fondsfrågan visar socialdemokraterna sitt rätta ansikte och går hand i hand med kommunisterna.

Moderata samlingspartiet, folkpartiet och centern tar i en gemensam motion avstånd från regeringens propåer, eftersom det i förlängningen handlar om förpostfäktningar inför socialdemokraternas planer att använda AP-fonderna som verktyg för att fortsätta och utvidga fondsocialiseringssträvandena.

Det som ligger runt hörnet är förslaget om att slå samman AP-fonderna och löntagarfonderna och inrätta fem nya, stora pensionsfonder under facklig och politisk ledning. Dessa superfonder skall med hundratals miljarder kronor kunna köpa in sig i det svenska näringslivet. Detta, mina vänner, är socialism.

Fagert tal om att trygga pensionerna används som argument. I själva verket fungerar det så att regeringens socialiseringsambitioner är ett direkt hot mot pensionerna.

Genom sin socialiseringsiver visar socialdemokraterna att de är gårdagens parti. Samtidigt som en privatiseringsvåg i marknadsekonomins tecken sveper över vår omvärld, fortsätter de svenska socialdemokraterna sina envetna ansträngningar att öka det statliga ägandet i det svenska näringslivet.

Den socialistiska drömmen om planmässig hushållning under medborgarnas kontroll och kollektivt kapital går sedan länge som en röd tråd genom den röda rörelsens agerande.

Att socialdemokratiska löften inte går att lita på är numera, inte minst efter alla brutna vallöften från förra valrörelsen, väl känt.

När ATP-systemet med dess stora fondsystem beslutades lovade dåvarande statsministern Tage Erlander att fonderna inte skulle användas för att köpa upp företag i näringslivet. Genom bildandet av fjärde AP-fonden 1973 sveks det löftet.

De fem löntagarfonderna baxades fram trots massivt motstånd från det svenska folket. När löntagarfonderna behandlades i riksdagen i december 1983 lovade dåvarande statsministern Olof Palme att inga fler socialiseringssteg skulle tas. Genom tillkomsten av den femte AP-fonden sveks det löftet.

Efter det tycks det vara fritt fram att svika forna statsministerlöften. Socialisterna i riksdagen genomdrev socialiseringsinnovationen med de fem eller sex regionala riskkapitalbolagen, som via aktieköp med fondkapital kommer att föra in det statliga ägandet i de svenska småföretagen.

När det gäller socialism finns det ingen hejd på kreativiteten hos regeringspartiet. Nu tar man ATP-systemets bräcklighet som förevändning för att genomföra pensionssocialismen.

Om det svenska näringslivet socialiseras genom att det köps upp av AP-fondmedel kan morgondagens pensionärer leva tryggt på aktieavkastningen – det säger man. Men det svepskälet håller inte. Effekten blir i stället den omvända.

ATP systemet är ett fördelningssystem där utgående pensioner betalas med samma års pensionsinbetalningsavgifter. AP-fonden fungerar bara som en buffert. Pensionssystemets stabilitet är beroende av den årliga tillväxten – inte av fondkapitalet. Det är i själva verket näringslivets konkurrenskraft som skapar förutsättningarna för den tillväxt som varje år krävs för att klara

pensionsutbetalningarna. Den anmärkningsvärt låga tillväxt som Sverige har haft de senaste åren gör att ATP-systemet är i gungning.

Socialdemokraterna har skulden för detta. De har försämrat villkoren för de svenska företagen. Högskattepolitiken har gjort det mindre intressant för svenska och utländska företag att investera i vårt land.

Löntagarfonder och nya förslag om socialisering i AP-fondskepnad påverkar också det svenska investeringsklimatet negativt. I stället för att rädda pensionerna utgör socialiseringsidéerna därmed ett direkt hot mot pensionssystemets stabilitet.

Socialdemokraternas socialiseringsambitioner står i stark kontrast mot de borgerliga partiernas många förslag om bättre villkor för de svenska företagen. Om vi skall klara välfärden och pensionsåtagandena i framtiden behöver Sverige konkurrenskraftiga, fria företag.

Det är hög tid – och helt nödvändigt – att investeringsklimatet i vårt land förbättras så att tillväxtkurvan kan vända uppåt igen. Löntagarfonderna, den femte AP-fonden och nya socialistiska förslag om att öka det kollektiva kapitalet med hjälp av AP-fonderna kommer – om väljarna vill det – att avvecklas till förmån för ett spritt enskilt ägande efter valet. Vid borgerlig valseger sätter vi definitivt punkt för fondsocialismen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 1, och jag stödjer även reservation 2.

Anf. 127 KJELL ERICSSON (c):

Herr talman! Arbetsläget här i kammaren är ansträngt. Jag skall i varje fall försöka göra mitt anförande kortare än den tid som jag har anmält. Jag kan instämma i mycket av det som föregående talare sade om detta betänkande.

Betänkandet behandlar AP-fondernas placeringsmöjligheter och förändringar när det gäller placeringsmöjligheterna. Vi i de borgerliga partierna motsätter oss detta bestämt. Det är helt uppenbart att regeringen här vill öppna nya möjligheter för en betydande omstrukturering av hela AP-fondssystemet. Vi anser inte att pensionerna tryggas med ett förfarande med utökade placeringsmöjligheter. De tryggas med en god tillväxt i produktionen. Från de borgerliga partiernas sida har vi hela tiden motsatt oss löntagarfonder. Vi har också år efter år föreslagit att de skall avvecklas, och det gör vi också nu. Det finns ingen anledning att ändra placeringsreglerna för löntagarfondstyrelserna.

Det finns alltså en rad skäl att gå emot förslaget till utvidgade placeringsbefogenheter för AP-fonden. Som jag tidigare sade tryggas inte pensionerna med avkastning från AP-fonden. De tryggas bäst genom en utveckling av svensk ekonomi som leder till en god lönsamhet. Allt detta är beroende av en god tillväxt av vår produktion. Vi måste då ha en mångfald av vitala företag, både privata och kooperativa. Detta förslag leder egentligen till ett icke oväsentligt förstatligande av svenskt näringsliv. Det motverkar i sin tur den ekonomiska politik som är grunden för ett hållbart pensionssystem.

Detta förslag leder också till ett utökat institutionellt ägande i näringslivet. Det leder till maktkoncentration och ett utökat offentligt sparande. Detta är raka motsatsen till vad vi i centern eftersträvar med vår politik, nämligen ett

mer decentraliserat och personligt ägande och ett ökat hushållssparande. Vi har redan i dag egentligen för få aktörer på aktiemarknaden. Detta leder också till ineffektivitet på denna marknad. Med regeringsförslaget kommer dessa problem att öka. Vi menar därför att regeringens argument, att placeringsrätt för AP-fonden skulle öka kapitalmarknadens effektivitet, är helt fel.

Vi har tidigare sett hur löntagarfonderna fungerar. De har framför allt finansierats med vinstmedel från företagen. Det är vinster som företagen själva hade kunnat använda för finansieringar av framtidssatsningar i de egna företagen. I stället har dessa medel samlats upp i kollektiva fonder. Även regionalpolitiskt har fonderna haft en negativ effekt, eftersom dessa medel har tagits från företag i regionalpolitiskt prioriterade områden. De medel som har satsats som riskkapital i dessa områden har varit försumbara. Dessa vackra ord t.ex. om att löntagarfonderna skulle bidra till riskkapital ute i glesbygderna har bara varit vackra ord – ingenting annat.

Vi anser att regeringens förslag till ändring av reglementet för allmänna pensionsfonderna är fel. Det leder i praktiken till en socialisering av svenskt näringsliv. Det stärker också maktkoncentrationen, vilket vi anser vara helt fel väg att gå. Vi vill i stället sprida ägandet på många aktörer och ägare så att vi får ett fritt och vitalt näringsliv.

Det finns två borgerliga reservationer till betänkandet. Också jag yrkar bifall till reservation 1, och jag stödjer reservation 2. I reservation 1 säger vi nej till förslaget att medge rätt för fondstyrelser att handla med optioner, terminer m.m. Vi säger också nej till utsträckt tid för fondstyrelsens redovisning och granskning.

Vi menar att det är viktigt att riksdagen tar ställning till ett genomgripande förslag som innebär att man stoppar regeringens planer – dels på att ha fonderna som en buffert i ATP-systemet, dels på att kunna utnyttja fondstyrelserna som ett instrument i en statlig styrning av näringslivet.

Anf. 128 LARS BÄCKSTRÖM (v):

Herr talman! Jag har fått överta detta ärende av Rolf L Nilson, som är förhindrad att delta i debatten. Jag har dock tidigare deltagit i liknande debatter. Nyligen var det en interpellationsdebatt med företrädare för regeringen – Erik Åsbrink – och samtliga riksdagspartier. Det finns då kanske ingen anledning att ta upp alla dessa trådar igen – oavsett om de var röda, blåa eller gröna. Vi kommer säkerligen att återkomma till dessa frågor.

Karin Falkmer har redogjort och hävdat att detta betänkande till stor del är i linje med vänsterpartiets ståndpunkter. Mot denna redovisning har jag inget att anföra – jag delar den uppfattningen. Jag är glad över att vänsterpartiet och socialdemokraterna har kunnat nå denna enighet. Det finns dock punkter där vi inte är nöjda. Vi har också en reservation från vänsterpartiets sida.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till reservation 3 mom. 4. Enigheten är alltså inte total.

I reservation 4 vill vi ta upp det som Kjell Ericsson var inne på när han påtalade att löntagarfonderna inte har fått en tillräcklig regionalpolitisk betydelse. Där delar vi Kjell Ericssons ståndpunkt. Det är just därför som vi

har gjort denna reservation. Genom att stödja denna reservation kan det som fungerar tämligen bra bli mycket bättre.

AP-fondssystemet fungerar tämligen väl. Vi skall inte ha en alltför lång debatt här, men i tidigare anföranden har det framställts att AP-fondsystemen skulle vara något slags hot mot svenskt näringsliv. Fakta säger det motsatta. Man vill göra gällande att sparande i samhällsekonomin skulle gå ned genom att vi byggde upp ett starkt samhälleligt pensionsskydd. Men genom att bygga upp AP-fonderna tryggade vi ett samhälleligt sparande. Detta sparande möjliggjorde byggnation och industriella satsningar. Det har inte varit något hot för svenskt näringsliv eller till skada för det – det har varit till gagn för det.

Det är i och för sig riktigt att löpande pensioner betalas av löpande års produktion, men varje samhälle behöver ett sparande. Det kan ske offentligt eller privat, men det offentliga sparandet är fördelningspolitiskt bättre. Det kan naturligtvis inte ersätta allt privat sparande. Men det privata sparandet är inte på nedgång – tvärtom. Det är just nu på uppgång. Jag tycker därför att de farhågorna är överdrivna.

Vi behöver ett offentligt sparande. Genom detta har vi också en kontroll på att det verkligen är fråga om ett sparande. Om vi bara skapar ett utrymme, en potential för privat sparande, kan det också ledas ut i en snabb konsumtion och leda till problem med bytesbalansen. Den avvägning vi har i dag är tämligen balanserad.

Jag tror att vi kan se fram emot kommande debatter i den här frågan. Vänsterpartiet står starkt i den här frågan.

Man säger att detta är en fråga om socialisering. Jag funderar då på om moderaterna och andra borgerliga partier har uppfattningen att AP-fonderna juridiskt sett tillhör staten. Är det på det viset, är det enligt min uppfattning någon form av innovation man börjar driva. De borgerliga partierna socialiserar alltså helt plötsligt AP-fonderna och förstatligar dem med sin retorik. Detta är en mycket egenartad linje man börjar föra fram. Jag tror att vi kommer att få möjlighet att återkomma till den här frågan i många fler debatter.

Anf. 129 KJELL ERICSSON (c) replik:

Herr talman! Det är här fråga om kända ställningstaganden. Argumentet i fråga om löntagarfonderna, att pengarna skulle användas till regionalpolitiska satsningar, var en ren skenmanöver. Detta har inte blivit av. Vi vill inte ha några löntagarfonder, utan vi vill att företagarna själva skall ha sina pengar. Att satsa och investera i bra och vitala företag både här i tätorterna och på övriga ställen i vårt land skapar gynnsamma förutsättningar för företagsklimatet i Sverige, och det är också det bästa vi kan göra för vårt näringsliv.

Sedan till frågan om socialisering. Det är inte bra att staten via fonder skall styra det svenska näringslivet. Detta leder till maktkoncentration. Vi vill sprida ägandet på många aktörer på den svenska marknaden.

Anf. 130 LARS BÄCKSTRÖM (v) replik:

Herr talman! Visst är det bra att det inte är fråga om maktdominans. Problemet i det svenska näringslivet är inte att staten är en dominerande ägare

och en dominerande kontrollant, utan det är helt andra grupper som är dominerande aktörer och kan styra näringslivet.

Jag kan försäkra Kjell Ericsson att det i min hemregion Bohuslän finns gott om småföretag som gärna såge att AP-fonder eller löntagarfonder förstärkte riskkapitalet i många småföretag i den regionen. Jag kan försäkra Kjell Ericsson om att jag har hört och läst att många småföretag gärna ser att kollektiva fonder går in och förstärker t.o.m. vissa större bolags riskkapital. I det praktiska livet tycks man alltså inte vara så rädd för dessa medel. Det är väl som man sade i det gamla Rom: Pengar luktar inte.

Anf. 131 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Att regeringen har belastat riksdagen med detta ärende i sista stund under riksmötet, samtidigt som man bebådar att man skall komma tillbaka med ett mer omfattande förslag i höst, kunde bli föremål för åtskilliga kannstöperier, exempelvis i fråga om hur stora utsikterna är att detta förslag kommer.

Eftersom ärendet nu ligger på riksdagens bord måste det tyvärr också behandlas. Miljöpartiets reaktion var: Varför nu detta? AP-fondernas framtid är för viktig för att plottras sönder med små delbeslut. Därför yrkar vi avslag på propositionen. Jag står bakom reservation nr 1, till vilken jag yrkar bifall, även om jag menar att de borgerliga i sitt ordval i någon mån föregriper den översyn av AP-fonderna som med all säkerhet behöver ske.

Beträffande löntagarfonderna hoppas jag att alla har klart för sig var miljöpartiet står. Vi vill avskaffa dem och i stället använda pengarna till lokala närfonder och därigenom skapa möjligheter för en bättre regionalpolitik. Detta har vi talat om många gångar förut i denna kammare.

Jag håller med de borgerliga om att AP-fonderna inte får användas som ett maktinstrument i den politiska majoritetens hand. Föreliggande regeringsförslag kan väl knappast leda särskilt långt i den riktningen, eftersom det handlar om relativt marginella placeringar i form av optioner, terminer och utländska aktier. Men de borgerliga partiernas uppfattning är naturligtvis riktig – AP-fonderna skall vara till för att garantera pensionärernas intressen på bästa sätt och ingenting annat. I det intresset kan naturligtvis ligga att fonderna skall investera i aktier. Jag vill gärna hänvisa till en alldeles nyutkommen artikel i Ekonomisk debatt, nr 3/91. Artikelns rubrik är Bör pensionssparande ske i aktier?, och den är skriven av forskarna Frennberg och Hansson. Nog skulle det finnas möjligheter att koppla loss fondförvaltningen från den politiska majoriteten genom att delegera styrelsevalet i AP-fonderna till intressenter fria från dagspolitiken. Dessa fonder borde kunna hanteras på ett liknande sätt som Skandias och Trygg Hansas fonder.

ATP-pensionärerna, till vilka jag själv räknar mig, har naturligtvis intresse av att AP-fonderna förvaltas på ett lika effektivt sätt som de privata pensionsbolagens fonder.

De detaljförslag som framförs i dag bör däremot enligt min mening helt avvisas. De kan knappast på något väsentligt sätt förbättra fondernas lönsamhet. Jag är övertygad om att handeln med optioner, terminer och utländska aktier är någonting som majoriteten av de svenska ATP-pensionä-

rerna med viss rätt upplever som onödigt riskfylld. Redan av det skälet bör därför förslaget avvisas.

Om jag känner pensionärerna rätt är de inte intresserade av spekulativa investeringar, men de ser kanske gärna att AP-pengarna investeras i svenska verksamheter, som långsiktigt bygger upp svenskt fastighetsbestånd och svensk industri.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 1.

Anf. 132 BJÖRN KAALING (s):

Herr talman! Låt mig börja med att upplysa Karin Falkmer om att det hon kallade gårdagens parti – socialdemokraterna – bara för några timmar sedan slog ut det hon logiskt borde kalla framtidens politiska konstellation i fotboll med 5–2. Jag vill nämna det bara som en upplysning.

I näringsutskottets betänkande 43 behandlas ett förslag från regeringen om vissa ändringar i allmänna pensionsfondens reglemente. En majoritet i näringsutskottet ställer sig bakom två av fyra föreslagna förändringar.

Regeringen föreslår att de fem löntagarfondstyrelserna skall få viss rätt att köpa utländska aktier och att löntagarfondstyrelserna samt fjärde och femte AP-fonden skall få möjlighet att placera en del av sina medel i räntebärande värdepapper som är utställt i utländsk valuta. Men i fråga om dessa båda förslag har det tyvärr inte varit möjligt att nå någon majoritet i utskottet.

Regeringen har aviserat ett förslag med mer genomgripande förändringar av AP-fondsystemets organisation och placeringsbestämmelser. Detta förslag avses läggas fram under hösten. Med hänvisning till detta har utskottet tänkt sig att de två kvarvarande frågorna får behandlas i samband med förslaget om en mer genomgripande förändring.

I betänkandet behandlas motioner som väckts med anledning av propositionen och under den allmänna motionstiden och som tar upp frågor av regional karaktär. Jag vill i detta sammanhang vända mig till Kjell Ericsson, som säger att jag försöker antyda att löntagarfonderna skulle ha någon form av regionalpolitisk uppgift. Det har aldrig varit avsikten med löntagarfonderna att de skulle ha en regionalpolitisk uppgift. Det var heller aldrig någon målsättning.

När det gäller detta och det som framställs av vänsterpartiet i motioner om att man skulle rikta in löntagarfonderna på en satsning på vissa branscher, menar utskottets majoritet att frågorna, om de skall tas upp, hör hemma i den mer genomgripande översynen av AP-fondssystemet.

I diskussionerna om löntagarfonderna är det bara att konstatera att argumenten känns igen. De fanns i slutet av 1970-talet, i början på 1980-talet och under hela 1980-talet.

Jag kan inte låta bli att vända mig till Karin Falkmer och med viss förvåning säga att jag inte förstår hur moderaterna som satt med i borgerliga regeringar under 1970-talet och början av 1980-talet, med den inställning som Karin Falkmer ger uttryck för, kunde vara med och anslå pengar till femte AP-fonden. Hur kunde ni med ekonomiminister Gösta Bohman vara med och anslå pengar till fjärde AP-fonden, som har precis samma reglemente som femte AP-fonden? Femte AP-fonden anses vara fondsocialisering, men

fjärde AP-fonden går det att anslå pengar till om man sitter i majoritet i riksdagen. Det går inte ihop.

Vi får därför se hur det blir om olyckan skulle vara framme och det blir en borgerlig valseger. Ni har haft möjlighet att avskaffa femte AP-fonden tidigare utan att ha gjort det. Jag tvivlar på att ni har kraft att avskaffa löntagarfondssystemet. Jag hoppas att det aldrig behöver bli aktuellt.

Herr talman! Jag yrkar bifall till hemställan i näringsutskottets betänkande nr 43.

Anf. 133 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Utvecklingen i länder som har drivit socialismen till sin spets tyder inte på att man genom en socialistisk ekonomi kan skapa trygghet och välfärd för medborgarna. All erfarenhet visar tvärtom att sådan trygghet och sådant välstånd bara kan skapas i samhällen baserade på marknadsekonomi.

Det här betänkandet är ett uttryck för en vilja att ta steg i riktning mot ökade socialistiska inslag i den svenska ekonomin, och därför går folkpartiet kraftigt emot det.

Anf. 134 KARIN FALKMER (m):

Herr talman! Jag skall börja med att gratulera Björn Kaaling till segern i fotboll mellan socialdemokraterna och oppositionen. Den segern unnar jag er.

När det gäller AP-fonden tycker jag att socialdemokraterna smyger litet grand i buskarna. Det finns inte bara en AP-fond. Det rör sig i själva verket om första till tredje AP-fonden som är kopplade till ATP-systemet, fjärde och femte AP-fonden som köper upp aktier i svenska näringslivet och de fem löntagarfonderna. Björn Kaaling behöver inte tvivla på vilka åtgärder en eventuell borgerlig regering kommer att vidta när det gäller denna löntagarfondssocialism. Den är diskuterad och väl känd vid det här laget.

Nu är det däremot mycket viktigt att vi sätter stopp för de nya tankegångarna om de nya fem superfonderna som skall förfoga över ungefär 500 miljarder kronor, varav det skall vara tillåtet att köpa aktier för 60 %. Det gäller 300 miljarder kronor. Det samlade börsvärdet i dag är 600 miljarder kronor. Det svenska folket står i årets val inför en gigantisk socialiseringsrisk. Det tycker jag skall komma fram tydligt och inte döljas i ett sådant här oansenligt litet betänkande om AP-fonden.

Anf. 135 KJELL ERICSSON (c):

Herr talman! Jag vill också gratulera Björn Kaaling till segern i fotboll. Av tradition brukar ni vinna den här matchen, men vi kanske kan stärka musklerna till ett annat år och försöka få revansch.

Löften och målsättningar kanske bara är tomma ord när man talar om löntagarfonderna, det vet jag inget om. Från ledande håll bland socialdemokraterna har man i alla fall talat om att det här skulle vara ett sätt att få ut riskkapital till olika områden som är regionalpolitiskt prioriterade. Så har emellertid skett i mycket liten omfattning. Dessa fonder har inte heller någon uppgift att fylla. Precis som Karin Falkmer har sagt vill vi avskaffa dem så fort som möjligt.

Superfonderna är gigantiska, och det blir fråga om en stor maktkoncentration som den svenska staten kan utöva på näringslivet. Det är inte bra. Får man i stället många aktörer, ett spritt ägande och ett enskilt ägande i vårt näringsliv förstärks det och blir mycket mera vitaliserat än vad det är i dag.

Vi hade en diskussion här i kammaren bara för någon vecka sedan om privatisering av statliga företag. Våra ställningstaganden är således mycket kända, och vi kanske inte behöver öda mera tid på detta i kväll. Vi får återkomma litet längre fram.

Anf. 136 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Jag var inte beredd på att gå in i någon stor AP-fondsdiskussion, och jag tycker inte att detta betänkande motiverar det. Vi kan spara detta till valrörelsen och diskutera i valdebatterna.

Men jag skulle vilja höra från Björn Kaaling vilket intresse regeringen tror föreligger bland pensionärerna för att AP-fonderna skall få tillfälle att handla med terminer och optioner, som egentligen är den enda praktiska förändring som kommer att ske. Tror Björn Kaaling och har han något underlag för att pensionärerna tycker att det är en önskvärd reform?

Anf. 137 BJÖRN KAALING (s):

Herr talman! Till Karin Falkmer vill jag bara säga att det betänkande vi nu behandlar inte gäller det som Karin Falkmer vill beteckna som superfonder. Det är, som Lars Norberg säger, fråga om en ganska liten justering av AP-fondernas verksamhet. Tyvärr har vi inte fått majoritet i utskottet för hela den linje som regeringen har föreslagit. Det hade varit bra om vi hade fått det. Jag vill bara påminna Karin Falkmer om att det inte handlar om några större förändringar.

I miljöpartiets reservation gör man sig till tolk för löntagarna och pensionärerna. Jag vet inte varför Lars Norberg anser sig kunna företräda löntagarna när han säger att de inte är intresserade av att deras gemensamma pensionssparande satsas i utlandet eller här hemma i form av optioner eller terminer. Jag tror att jag lika väl som herr Norberg kan företräda löntagarkollektivet. Det finns säkert mängder av löntagare som är innerligt less på att deras gemensamma pensionssparande skall behandlas på ett annat och mera begränsat sätt än vad bolag som förvaltar pengar som sparas i privata pensionsförsäkringar har möjlighet till.

Anf. 138 KARIN FALKMER (m):

Herr talman! Det är de större förändringarna med AP-fondssocialiseringens fortsättning som väntar runt hörnet som är så oroande. Det blir fråga om stora ingrepp i marknadsekonomin om socialdemokraterna får möjlighet att genomdriva det de har planerat. Nu säger Björn Kaaling att vi inte diskuterar detta i kväll. Tar Björn Kaaling avstånd ifrån de planer som rör sig i socialdemokraternas och LOs environger beträffande förändringarna av AP-fonder och löntagarfonder mot fem superfonder?

Anf. 139 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Björn Kaaling, jag och miljöpartiet har naturligtvis inte resurser att undersöka vad pensionärerna vill när det gäller placeringen av de-

ras pensionspengar. Men jag känner ju pensionärer. De är ett försiktigt och konservativt släkte, och de är förmodligen inte särskilt roade av den här options- och terminshandeln, som faktiskt i någon mån har kommit i vanrykte efter Stadshusaffärer och andra spekulativa affärer och som förmodligen inte kan höja avkastningen på AP-fonderna särskilt mycket. Regeringen har betydligt större resurser och skulle ha kunnat undersöka vad pensionärskollektivet verkligen vill.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 11 §.)

10 § Sammanslagning av bankinspektionen och försäkringsinspektionen, m.m.

Föredrogs
näringsutskottets betänkande
1990/91:NU44 Sammanslagning av bankinspektionen och försäkringsinspektionen, m.m. (prop. 1990/91:177 och prop. 1990/91:100 delvis).

Kammaren biföll tredje vice talmannens förslag att näringsutskottets betänkande NU44 skulle avgöras efter endast *en* bordläggning.

Anf. 140 KARIN FALKMER (m):

Herr talman! Som en följd av den branschglidning mellan banker och försäkringsbolag, som debatterades i måndags kväll, slås nu bankinspektionen och försäkringsinspektionen samman till en ny myndighet, finansinspektionen.

Vi moderater accepterar detta men har i två reservationer gett uttryck för en viss kritik.

I reservation 1 efterlyser vi ett klarläggande beträffande ansvarsfördelningen mellan riksbanken och finansinspektionen. I reservation 3 pekar vi på finansinspektionens viktiga roll för att främja konkurrensen på de finansiella marknaderna.

Detta är något som regeringen tycks ha förbisett inför sitt förslag om tillskapande av finansinspektionen. Vi anser att finansinspektionens uppgift som konkurrensvårdande myndighet måste lyftas fram.

Herr talman! Jag ställer mig bakom de moderata reservationerna men avstår från att ställa något yrkande.

Anf. 141 LARS BÄCKSTRÖM (v):

Herr talman! I riksdagen finns det många kombinationer, långt fler än dem man tänker sig. I detta betänkande förekommer en av de mer ovanliga, för att inte säga den nästan allra ovanligaste. I en fråga har det väckts motioner från vänsterpartiet, från enskilda socialdemokrater och från moderata samlingspartiet. Dessa motioner går alla i samma riktning, och det är väl inte så vanligt. Icke desto mindre är det en viktig fråga dessa motionärer har tagit upp. Det gäller den turbulens, den oro, som rått på finansmarknaden och

som har lett till att banker och kreditinstitut har gjort mycket stora kreditförluster. Detta i sin tur har lett till att bankerna stramat åt sin kreditgivning mycket hårt.

Vem är det som har drabbats av detta? Jo, det är svenska småföretagare och svenska underleverantörer som har fått bära bördan av de försyndelser som har gjorts på finans- och kreditmarknaden. Det är olyckligt, speciellt i det konjunkturläge som vi har nu, att denna mycket viktiga bransch får bära dessa tunga bördor.

Det är mot den bakgrunden vi skall se dessa motioner och reservationerna 4 och 5 till detta betänkande. Med tanke på kammarens arbetsbörda nöjer jag mig med att yrka bifall till reservation 4, men jag ställer mig naturligtvis bakom reservation nr 5.

Vi skulle ha behövt en längre och mer genomgripande debatt i detta ärende. Men med tanke på kammarens arbetsbörda avstår jag från en sådan debatt, men till kommande höstriksdag är detta en av de absolut viktigaste frågorna att ta tag i, dvs. att omöjliggöra att fel begångna inom en marknad skall få bäras av svenska småföretag. Det är en orimlighet, och därför krävs det en skärpt kontroll över finansinstituten och en uppstramning av bankinspektionens förutvarande verksamhet liksom en bättre kontroll på finans- och kreditmarknaden.

Anf. 142 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Som Lars Bäckström mycket riktigt påpekade finns det all anledning att efterfråga en skärpt kontroll över bankverksamheten och finansverksamheten efter kreditförluster på 15 miljarder under det gångna året, varav 5 miljarder drabbade den svenska staten direkt genom Nordbankens fallissemang. 15 miljarder är 1 % av BNP. När man diskuterar ekonomisk tillväxt anser man att 1 % av BNP är någonting ganska viktigt.

Detta ärende gäller ju frågan huruvida försäkringsinspektionen och bankinspektionen skall slås samman. För ett par dagar sedan diskuterade vi branschglidningen mellan bank- och försäkringsverksamhet liksom att banker och försäkringsbolag skulle kunna bilda gemensamma koncerner. Likaledes liberaliserades bankernas regler i ett flertal avseenden. Detta ökar naturligtvis riskerna inom den här verksamheten. Verksamheten blir mer mångfasetterad, och företagen blir större och mer svåröverskådliga. Detta motiverar naturligtvis en förstärkning av bankinspektionen och försäkringsinspektionen. Detta motiveras även av de förluster som jag nyss nämnde.

Man kan naturligtvis säga att branschglidningen kräver ökad sakkunskap av inspektionerna inom både verksamhetsområdena, och det motiverar då en sammanslagning. Alla skall kunna allt, något som inte är så lätt. Det kravet riskerar att försvaga inspektionernas möjligheter. De skall förstå sig på bank, försäkring, leasing och factoring. Detta visar bara ytterligare ett skäl till det ställningstagande som miljöpartiet gjorde när vi avvisade regeringens proposition 1990/91:154 om den nya banklagstiftningen.

Nu kan man säga att olyckan har skett. Riksdagen biföll i tisdags utskottets förslag. Beslutet om bankreglerna framtvingar en sammanslagning av dessa båda inspektioner. Det är möjligt att det är så, men å andra sidan har beslutet ännu inte trätt i kraft, och så länge det finns en möjlighet att förändra

det, står vi fast vid vår principiella ståndpunkt. Det är bättre att ha två inspektioner som är specialiserade än att ha en, liksom att det är bättre att ha banker specialiserade på bankverksamhet och försäkringsbolag specialiserade på försäkringverksamhet.

Herr talman! Jag står bakom reservationerna 1 och 4 men nöjer mig med att yrka bifall reservation nr 1.

Reservationerna 2 och 4 har vi inom miljöpartigruppen inte hunnit diskutera, men jag kan tänka mig att det är åtskilliga miljöpartister som anser att även dessa reservationerna bör stödjas. De utgör snarast en förstärkning av utskottets egna uttalanden, som kanske inte skadar.

Herr talman! Detta är mitt sista anförande i denna kammare, och jag vill avsluta det med att framföra ett tack till alla med- och motdebattanter för uppfriskande debatter, som tvingat mig att skärpa mina argument och klargöra miljöpartiets ståndpunkter.

Jag vill också framföra mitt tack till utskottskansliet, som jag nog har berett mer besvär än de flesta utskottsledamöter. De har alltid burit denna plåga med gott humör och stor tjänstvillighet. De har lärt mig mycket när jag ensam och utan förkunskaper kastades in i utskottet som representant för ett parti utan riksdagserfarenhet.

Tacket går först och främst till Lars Foyer, som jag ser sitter här i kammaren i kväll, vilket gläder mig. Jag lärde känna Lars som ung student i slutet av 40-talet i Kristliga Studentförbundet här i Stockholm och fick redan då respekt för honom. När jag sedan återsåg honom i näringsutskottet efter 40 år har min respekt vuxit mycket och är i dag förenad med stor tacksamhet.

Men tacksamheten riktar jag också till Ulf Renberg, Helene Tegnér, Karin Ståhlberg och nu senast Olle Söderberg. Samarbetet med dem har varit ett ständigt nöje. Jag vet att jag har varit besvärlig och kanske nöjet ibland bara har varit på min sida. Detta förstärker min tacksamhet. Jag ber Lars framföra detta tack till dem.

Anf. 143 LEIF MARKLUND (s):

Herr talman! En sammanslagning av bankinspektionen och försäkringsinspektionen till en myndighet som föreslås i en proposition från regeringen får nog ses som en rationell åtgärd.

Utskottet tillstyrker förslaget att dessa två myndigheter slås samman under beteckningen "finansinspektionen," även bokföringsnämndens kansli föreslås inordnas under den nya myndigheten. Detta har vi en ganska bred majoritet i utskottet för.

Utskottsmajoriteten anser att den branschglidning som påbörjats och som kommer att fortsätta med den nya bankrörelselagen som antagits av riksdagen, kommer att innebära att gränsen mellan bank- och försäkringsverksamhet löses upp.

Utskottet anser i likhet med regeringen att den nya tillsynsmyndigheten blir mer flexibel och effektiv i en samlad myndighet. En samordning av resurser, metoder och aktiviteter talar för en bra tillsyn på det finansiella området.

Sammanslagningen får emellertid inte gå ut över någon viktig funktion hos de nuvarande myndigheterna. Utskottet vill med det betona att tillsynen

inom försäkringsrörelsen ej får bli eftersatt. Det är angeläget att myndigheten ägnar stort intresse åt livförsäkringsrörelsen, vilken har att bygga upp och förvalta stora kapitaltillgångar.

Herr talman! Ett antal motioner har väckts med anledning av propositionen, men även några motioner från allmänna motionstiden.

Vid utskottsbehandlingen har några av motionerna lett till reservationer. Miljöpartiet har i sin motion och reservation i vanlig ordning yrkat avslag på propositionen. Detta avslag får ses som normalt utifrån miljöpartiets grundsyn på det svenska samhällets utveckling.

Moderaterna och folkpartiet har i en reservation yrkat på att riksdagen skall göra uttalande om bättre samordning och ansvarsfördelning mellan riksbanken och finansinspektionen.

Karin Falkmer, det finns en utarbetad praxis och det framgår av propositionen att man ämnar utveckla formerna för samråd mellan olika myndigheter. Någon reservation är inte motiverad.

I en annan reservation vill man ge till känna att den nya myndigheten skall spela en aktiv roll för att främja konkurrensen på den finansiella marknaden.

Utskottet anser att tillsynsmyndigheten, såväl i sin gamla roll som i sin nya, har den uppgiften.

Vänsterpartiet har i två reservationer betonat behovet av att dels skärpa kontrollen över finansinstituten, dels att en granskning av bankinspektionens tillsynsverksamhet sker.

Här har regeringen genom en utredare startat en kartläggning av den finansiella kris som finansbolagen råkat ut för. Där ingår även en analys över bankinspektionens agerande. Därför är reservanternas krav redan tillgodosedda.

Med det anförda herr talman, yrkar jag bifall till utskottets hemställan och avslag på samtliga reservationer, som fogats till detta betänkande.

Anf. 144 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Leif Marklund sade att vi i vanlig ordning yrkat avslag. Det har vi kanske gjort i ganska många fall när det gäller den finansiella liberalisering som socialdemokratin med stor förkärlek har ägnat sig åt. I detta fall har vi litet svårt att se att inspektionen skall kunna bli bättre och effektivare när den får ett betydligt större och mera svåröverskådligt pastorat att sköta, där man då blir tvingad att förstå sig på betydligt fler verksamheter än tidigare.

Erfarenheterna av de problem som rått på kreditmarknaden på sista tiden pekar inte precis på att det är den sortens utveckling som är önskvärd.

Annars har vi, som borde framgått av energidebatten här, gärna kommit med många praktiska och konkreta förslag som ingalunda är nejsägeri utan i högsta grad jasägeri.

Anf. 145 LEIF MARKLUND (s):

Herr talman! Jag vill till Lars Norberg medge att han har varit en flitig debattör och flitig reservant. Men jag måste säga att vi i utskottet haft svårt att förstå miljöpartiets grundsyn, som han ofta talar om i dessa debatter.

Detta fall gäller bankrörelselagen och förändringar i den finansiella sek-

torn, den svenska marknadens litenhet och den utveckling som är på gång. Då måste man ställa frågan: Är det tillbaka till den lilla bankverksamheten som procentaren hade som ni försöker driva det svenska samhället?

Jag vill också gärna säga att detta är min sista debatt med Lars Norberg. Jag vill tacka honom för hans debattflitighet och hans oerhörda engagemang i utskottet.

Anf. 146 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Jag får tacka tillbaka till Leif Marklund. Vi vill inte komma tillbaka till något 1800-tal, men vi är oroliga för den väldigt snabba liberaliseringstakt som har rått inom bank- och kreditväsendet både nationellt och internationellt.

När man erfar att det varje dag handlas med valutor över gränserna för hundra gånger mer pengar än som svarar mot de varor som strömmar över gränserna, misstänker vi att den finansiella spekulationen har gått till överdrift. Där menar vi att man behöver sätta till vissa bromsar. Man behöver nog ha litet mera svångrem och litet mindre svängrum.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades efter 11 §.)

11 § Ekonomisk reglering av äldrereformen

Föredrogs

socialutskottets betänkande

1990/91:SoU25 Ekonomisk reglering av äldrereformen (prop. 1990/91:150 delvis).

Anf. 147 STEN SVENSSON (m):

Herr talman! Riksdagen beslöt den 13 december 1990 om riktlinjer för en omfattande reformering av den svenska äldrevården.

Moderata samlingspartiet reserverade sig mot beslutet eftersom det i huvudsak endast innebär en organisatorisk förändring. De äldres situation påverkas inte nämnvärt. Vi riktade stark kritik mot uppläggningen av de finansiella systemen och avsaknaden av ett rikstäckande solidariskt betalningssystem i form av en allmän sjukvårdsförsäkring.

I kompletteringspropositionen redovisar regeringen sina förslag till ekonomisk reglering av äldrereformen. Eftersom förslagen bygger på principer som vi inte kan godta avvisar vi förslaget till riktlinjer för den ekonomiska regleringen. Av samma skäl avvisas de därtill fogade lagförslagen.

Vid nyssnämnda tidpunkt beslutade riksdagen också om särskilda bidrag för att stimulera utbyggnaden av gruppbostäder för åldersdementa och psykiskt utvecklingsstörda samt alternativa boendeformer för psykiskt sjuka och fysiskt handikappade. Regeringens förslag i detta ärende hade föregåtts av en beställning från riksdagen, som moderata samlingspartiet hade medverkat till. I den delen var riksdagsbeslutet enhälligt. De anslagsförslag som med anledning härav läggs fram i propositionen kan därför godtas.

Den ekonomiska regleringen av äldrereformen omfattar betalningsströmmar till ett sammanlagt värde av ca 20 miljarder kronor. Enligt upplägget skall det hela bli ett nollsummespel. Landstingens kostnadsminskningar antas bli lika med kommunernas kostnadsökningar. Risken för kostnadsdrivande effekter är dock mycket stor. 20 miljarder låter sig inte omstruktureras så lätt!

Landstingens verkliga kostnader för den överförda verksamheten är sannolikt lägre än den självkostnad kalkylerna visar. Det beror på att en stor del av landstingens självkostnader är av fast natur och/eller avser försörjningsenheter som utnyttjas av såväl långvård som annan verksamhet.

Kostnaderna för långvården delas nu solidariskt av medborgarna inom ett landsting i förhållande till ekonomisk bärkraft.

Efter reformens genomförande – enligt riksdagsmajoritetens beslut – skall varje kommun finansiera sin egen långvård. Det betyder att kommuner med stor andel gamla får högre ekonomisk belastning än de som har liten andel gamla.

I propositionen föreslås att detta skall korrigeras med hjälp av ändrade statsbidrag och andra finansiella åtgärder. Med tiden ändras emellertid den relativa andelen äldre. Det torde då kräva kontinuerliga bidragsändringar m.m., med åtföljande växande byråkrati. Det kommer inte heller att finnas någon garanti för att kommunerna blir likvärdigt behandlade.

Med ett sjukvårdsförsäkringssystem som grund för reformen – enligt det moderata alternativet – undviks dessa byråkratiska irrgångar, och man får i stället ett rikstäckande och rättvisande system för fördelning av kostnaderna för äldresjukvården.

Regeringens åtgärder leder knappast till att valfriheten vidgas, eftersom det enda som sker är att huvudmannaskapet för en del av äldrevården förs över från en monopolorganisation till en annan. Regeringens förslag innebär inte heller att vårdpersonalen får bättre arbetsförhållanden. Genom att dela primärvården splittras en på flera håll väl fungerande organisation. Detta är något som personalen med goda skäl har svårt att förstå nyttan med.

Herr talman! Det delade huvudmannaskapet mellan kommuner och landsting gör att många äldre kan råka illa ut, om de tvister som uppstått mellan huvudmännen fortsätter. Äldrereformen, med den uppläggning som regeringen valt, innebär att gränskonflikterna ändrar form, men de löses inte.

Regeringen bedömde redan då den ursprungliga propositionen lades fram att risken för konflikter var så stor att en särskild delegation måste tillsättas för att lösa tvister rörande vilka sjukhem som skall föras över, vilka vårdinrättningar som skall omfattas av betalningsansvaret, volymförändringar i landstingens verksamhet samt beträffande kostnadsberäkningarna.

De farhågor vi då gav uttryck åt har dess värre besannats. Tvisterna blev många och långvariga. Närmare 600 tvister mellan kommuner och landsting har hänskjutits till den särskilda tvistedelegationen. Socialutskottet har, sedan kompletteringspropositionen lades fram, fått motta ett stort antal skrivelser från kommuner och landsting med kritik såväl mot enskilda beslut av tvistedelegationen som mot socialdepartementets beräkningar.

Det är ytterst tveksamt om en så stor förändring skall kunna ske på ett

korrekt och bra sätt under den korta tid som regeringen har tänkt sig. Reformen blir både felaktig och ofullständig, eftersom den bygger på felaktiga förutsättningar och principer.

Monopolsituationen måste brytas, inte enbart organiseras om. Finansieringsansvaret måste bli sammanhållet och skilt från verksamhetsansvaret. Huvudmannaskapet, i bemärkelsen ansvaret för att erforderliga resurser finns, skall vara sammanhållet. Verksamheten, däremot, skall kunna bedrivas av många olika vårdgivare.

Det är de äldres och de sjukas villkor som skall forma vården och omsorgen. Det ligger en stor trygghet i att kunna utöva ett eget val, och det kräver en ändrad syn på vad som ligger i begreppet huvudmannaskap. I dag betyder det att landstinget och kommunen finansierar och i egen regi producerar vård eller omsorg. Huvudmannaskapet borde i stället ses som ett yttersta ansvar för att alla har tillgång till nödvändig vård eller omsorg, men verksamheten skall kunna bedrivas av många olika vårdgivare på lika villkor. Ett huvudmannaskap för äldrevården och äldreomsorgen utformat enligt dessa principer kan sammanföras och ligga hos primärkommunerna. Då tas alla goda krafter till vara genom att enskild och offentlig verksamhet verkar på samma villkor.

Det system för ett inomregionalt skatteutjämningssystem som föreslås i propositionen är ett steg mot en ökad reglering av kommunernas verksamhet. Detta bäddar för nya tvister. Det gäller att hålla sig inom de "rätta" ekonomiska ramarna för att inte gå miste om pengarna, eller för att slippa ge ifrån sig pengar till andra kommuner. Det finns flera exempel på att statlig styrning av kommunerna lett till att människornas egna önskemål kommit i bakgrunden när verksamheten utformas. I stället måste utvecklingen vändas mot mindre detaljstyrning. Moderata samlingspartiet har i andra motioner till riksdagen lagt fram sådana förslag.

Den ekonomiska reglering som regeringen föreslår är en konsekvens av att huvudmannaskapet för äldrevård och omsorg också i fortsättningen skall vara delat. Med utgångspunkt från ett system med gemensam finansiering bör i stället utbetalningen av det offentliga stödet i betydligt högre grad följa de val som individerna själva gör i egenskap av konsumenter av sociala tjänster.

Ett självklart inslag i en politik för avreglering av den offentliga sektorn är att bidragsvillkor m.m. utformas så att de uppmuntrar tillkomsten av privata alternativ. Vi vill därför att enskilda alternativ inom exempelvis barnomsorg, sjukvård, äldreomsorg och utbildning skall få samma ekonomiska villkor som kommunala.

Detta leder inte bara till mer konkurrens och ökad valfrihet utan öppnar också för nyföretagande inom ett brett område av tjänster där småföretag bör ha särskilt stora möjligheter att tillfredsställa konsumenternas önskemål.

För dem som är verksamma inom denna sociala tjänstesektor innebär förekomsten av alternativ både att möjligheterna att starta eget blir avsevärt större och att de som förblir anställda får flera arbetsgivare att välja mellan. Erfarenhetsmässigt leder det också till en positiv utveckling av arbetsvillkoren.

Ett annat inslag i en politik för avreglering är att systematiskt skilja på rollen som beställare och producent av tjänster. Detta kommer att ställa stora krav på förändring och nytänkande, inte minst inom sjukvården.

Det räcker inte med att kommunal verksamhet avregleras. Staten måste också upphöra med att försöka styra genom detaljföreskrifter, ofta i form av villkor för statsbidrag. Ett slopande av många statliga normer är en förutsättning för att kommuner och landsting skall kunna iaktta den återhållsamhet på utgiftssidan som krävs för att de skall kunna sänka skatterna och avstå från avgiftshöjningar.

Vård och omsorg måste kunna bedrivas av många olika vårdgivare. Enskild och offentlig verksamhet bör komplettera varandra i ett konkurrensförhållande. Med ökad konkurrens följer också högre kvalitet. Alla vårdgivare måste ges möjlighet att bedriva sin verksamhet på likvärdiga och rättvisa villkor.

Tillsammans med centerpartiet föreslår vi moderater i den gemensamma reservationen att ett nytt finansieringssystem måste utredas. Därvid skall de olika principlösningar som har lagts fram i borgerliga partimotioner under det senaste året beaktas, där avsikten är att vidga valfriheten för den enskilde och att garantera vård i tid. Under utredningsarbetet bör de lösningar som finns i andra länder, t.ex. i Holland, Tyskland, Schweiz, Canada m.fl., studeras för att utröna huruvida sådana system – under anpassning till svenska förhållanden – kan fungera och stå modell för Sverige.

Herr talman! Med det anförda ber jag att få yrka bifall till reservation nr 1. Om detta yrkande fälls av kammaren, yrkar jag i andra hand bifall till reservation nr 5.

Anf. 148 ROSA ÖSTH (c):

Herr talman! Nu skall alltså det andra steget tas i den reform som framställts som om den vore århundradets vad gäller äldreomsorgen. Jag skall inte här och nu ta upp alla de, som jag ser det, berättigade invändningar som vi i centern framfört mot förslaget. Ett faktum som vi kritiskt pekat på är att förslaget i huvudsak utgår från den problembild man ser i storstadsområdena och framför allt i Stockholm. Men Stockholm är nu inte lika med hela Sverige. Det finns det ganska ofta anledning att erinra om i den här kammaren.

Vi har i stort varit överens i utskottet om vilka de stora problemen är inom äldre- och handikappomsorgen. Det är brist på lämpliga boendemöjligheter, svårighet att rekrytera och behålla personal, i synnerhet vid högkonjunktur, och brist på resurser allmänt sett. Därför borde, enligt vår mening, ansträngningarna primärt och direkt inriktas på att lösa dessa problem. Men i stället har man alltså ägnat sig åt att med mycken möda flytta gränsen mellan huvudmännens ansvarsområden.

Det är något av ett vågspel både socialt-mänskligt, medicinskt och ekonomiskt. Det är ju inte alls så att reformen i sig innebär att några nya resurser tillskapas. Det som är bra i det här sammanhanget, som också centerpartiet anser, är att pengar tillskjuts för att snabba på utbyggnaden av "det särskilda boendet". Det har ju ingenting med den organisatoriska förändringen att göra. Det hade givetvis varit fullt möjligt också med bibehållna huvudman-

naroller. Det är för övrigt också vad vi i centern i ett antal år krävt i våra partimotioner.

Våra farhågor om att den ekonomiska regleringen av äldreomsorgen skulle bli äventyrlig och komplicerad har bekräftats – och det med råge. Ändå är det bara en början vi har sett än så länge. Mellan 500 och 600 tvister har hänförts till central nivå för lösning. Från många håll har det protesterats mot beräkningarna av underlaget, och i många av de protesterna kan man klart skönja en oro för att man inte på ett bra sätt skall klara av sina vård- och omsorgsuppgifter. Det är just den oron som är anledningen till vårt ställningstagande och ingen önskan att motsätta oss förändringar för deras egen skull.

Hur man än flyttar på huvudmannagränserna är det ändå resurstillgängligheten som är avgörande. Därför bör man, såsom vi framför i reservation nr 1, låta utreda ett nytt finansieringssystem för sjukvården och äldreomsorgen.

En betydande del av de statliga medlen åtgår för att över huvud taget göra det möjligt att genomföra förslaget. Enligt vår mening borde de pengarna i stället gått direkt till vården för att öka tillgängligheten och för att förkorta köerna.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 1.

Eftersom vi har denna övergripande uppfattning i frågan, har vi ingen anledning att gå närmare in på de olika delarna i regeringsförslaget.

Det har från flera håll, bl.a. i ett antal motioner, framförts att det säkert behövs någon form av avstämning av det ekonomiska utfallet av reformen. Utskottet har här föreslagit ett tillkännagivande om att en sådan avstämning skall göras redan under 1992. Det anser vi naturligtvis är bra, och vi instämmer i detta även om vi avgett en motivreservation i sammanhanget.

Slutligen finns särskilda pengar avsatta för att stimulera tillkomsten av en rätt till eget rum. Det kan naturligtvis låta bra. Men viktigare än att relativt få kan få ett eget rum är att det stora flertalet kan beredas plats i en boendeform som de är betjänta av. Detta har vi tagit upp i reservation nr 6, som jag dock nu avstår från att yrka bifall till, även om vi givetvis står bakom den liksom alla reservationer där våra namn finns med.

Anf. 149 DANIEL TARSCHYS (fp):

Herr talman! Det är tredje gången som riksdagen har att ta ställning till den stora reformen på äldreområdet. Får jag erinra om att dess ursprung var en utredning som tillsattes av den borgerliga trepartiregeringen 1980. Denna utredning kom till stånd därför att man i många år känt att det funnits problem i samarbetet mellan kommuner och landsting. Utredningen arbetade under hela 80-talet för att finna lösningar. När frågan första gången var uppe i riksdagen var vi i stort sett överens över partigränserna om att det var angeläget att komma fram till ett mer samlat huvudmannaskap.

När vi så kom fram till det stora huvudbeslutet på Luciadagen i fjol var denna enighet inte längre för handen, utan det var endast två partier, folkpartiet och socialdemokraterna, som då kunde ställa sig bakom reformen.

För oss var det ganska enkelt att fatta det beslutet. Det finns i reformen ett antal mycket viktiga landvinningar.

För det första kommer vi att få ett mer samlat huvudmannaskap och därmed en bättre organisation av boendet och vården för våra gamla. Det finns i dag mycket stora brister på detta område som har att göra med att landsting och kommuner inte samarbetar tillräckligt väl. Vi kommer genom det samlade huvudmannaskapet att få bättre villkor och bättre förhållanden för våra gamla. Det är för oss oerhört viktigt.

För det andra inrymmer denna reform ett stimulansbidrag för att få fram något som vi har arbetat för under hela 80-talet, nämligen att de gamla som bor inom långvården skall ha möjlighet att få ett eget rum. Vi har i dag fortfarande över 50 000 människor på våra institutioner som inte har den möjligheten. Vi menar att alla skall ha denna möjlighet. Om de inte önskar att ha eget rum skall det självfallet inte finnas något tvång. Men möjligheten skall finnas. Det är viktigt för den enskildes integritet att denna möjlighet finns. Äldrereformen innehåller stimulansbidrag som avser att främja det målet.

För det tredje görs här en stor satsning på gruppbostäder för senildementa, psykiskt sjuka, fysiskt handikappade och utvecklingsstörda. Detta är också en oerhört viktig reform. Vi har speciellt påpekat de stora bristerna i vården av senildementa. Vi har i dag kanske 2 000 platser för senildementa i gruppbostäder. Behovskalkylerna visar på ett behov av mellan 20 000 och 30 000 platser. Det finns alltså ett mycket stort behov av utbyggnad för att vi skall kunna hjälpa alla dem som är senildementa och i dag antingen vistas hemma på ett olämpligt sätt eller på institutioner där de far illa.

För det fjärde inrymmer denna reform krafttag mot köerna både inom sjukvården och inom äldreomsorgen. Vi har i dag köer till operationer på många områden. Detta beror inte minst på att platser på sjukhusen är upptagna av patienter som redan är färdigbehandlade. När vi senast behandlade frågan var det 4 000 personer, och nu lär antalet vara nere i 3 000 personer, men det är i alla fall 3 000 för många.

I denna reform ryms ett antal viktiga inslag som syftar till att få ner köerna och i möjligaste mån få bort köerna inom sjukvården.

För det första införs ett betalningsansvar för kommunerna som innebär att kommunerna kommer att få incitament att ta hem sina gamla färdigbehandlade från sjukhusen och ge dem den adekvata vård de behöver. Det kan vara ett sjukhem, ett konvalescenthem, vård i olika mellanformer eller vård i hemmet med stöd av hemsjukvård och hemtjänst. Man skall på lämpligt sätt ta hand om de gamla som i dag ligger på sjukhus utan att behöva sjukhusvård.

För det andra införs en 90 dagars-regel som innebär att den som inte har fått operation inom 90 dagar får rätt att på landstingets bekostnad utföra operationen på annat håll. Också detta är ett viktigt incitament för landstingen att se till att man kommer till rätta med de balansproblem som finns och som på de allra flesta håll har att göra med att arbetsorganisationen inte är tillräckligt god eller att man inte har fördelat resurserna tillräckligt väl mellan olika kliniker.

För det tredje införs ett tillfälligt statsbidrag om 500 milj.kr., som har till direkt syfte att stimulera arbetet med att eliminera köerna. Eftersom detta i stor utsträckning är ett puckelproblem, någonting man kan avverka och där-

igenom komma ner till en permanent lägre nivå, är det motiverat att göra just en sådan koncentrerad tillfällig insats.

Allt detta är utomordentligt värdefulla ingredienser i äldrereformen. Det är skäl för oss att helhjärtat stödja den reformen.

Låt mig kort bemöta några synpunkter som har framförts i debatten. Sten Svensson hävdar att detta är att föra över ansvaret från en monopolorganisation till en annan. Jag vill understryka att det i äldrebeslutet slogs fast att det ingalunda skulle vara ett kommunalt monopol att ge omsorg och service åt äldre och handikappade. Tvärtom markerades att det också bör finnas ett utrymme för privata vårdgivare och att privata vårdgivare skall kunna verka på precis lika villkor som offentliga vårdgivare. Det är alltså en ingrediens i reformen att valfriheten skall öka i detta avseende.

Båda Rosa Östh och Sten Svensson påpekade att det förekommit en hel del tvister i fråga om den ekonomiska regleringen. Det är alldeles sant. Det är en enorm ekonomisk överföring som här sker. 20 miljarder skall byta händer mellan landsting och kommuner, och det skall ske en överföring där man kalkylerar kostnader runt om i hela vårt land, och 30 000 anställda byter arbetsgivare. Det är fullkomligt självklart att en så omfattande reform leder till en hel del diskussioner om hur kalkylerna skall utföras. Jag är för min del snarast överraskad över hur få konflikter som har förekommit. I de allra flesta kommuner har man trots allt kunnat lösa detta fredligt och utan att behöva anlita den skiljenämnd, den tvistedelegation, som riksdagen inrättade i december. Även om det finns ett antal kommuner som har vänt sig till oss i utskottet och fortfarande har synpunkter på hur regleringen ser ut, är det ändå en mycket liten andel av alla de kommuner och landsting som är berörda av reformen.

Jag vill betona att det bland de kommuner som har vänt sig till utskottet kan finnas en del som har berättigade klagomål på det utfall som har uppstått. Utskottet har därför anvisat vägar och metoder att försöka se till att man löser de problem som kan bero på att felaktiga siffror har givits in eller att underlagsmaterialet har tolkats felaktigt. Det skall finnas en kontrollstation efter ett år, och vi hänvisar också till den utredning som nu överväger de ekonomiska relationerna mellan kommuner, landsting och stat.

Rosa Östh menar att problemen på äldreområdet är ett Stockholmsproblem. Jag kan inte dela den uppfattningen. Problemen med äldre som tvingas bo tillsammans på sjukhem, handikappade och senildementa som inte får vård i gruppbostäder, köer som finns både till sjukhemmen och till sjukvården, inget av detta är rena Stockholmsproblem. Tvärtom, de finns överallt i hela vårt land, och det är därför som det också finns ett mycket stort stöd för den här reformen runt omkring i hela landet.

Rosa Östh sade också att den här reformen tillskapar inga nya resurser. Nej, det är klart att reformen inte tillskapar resurser, men vad som händer när reformen genomförs är trots allt att 5,5 miljarder kronor avdelas av statliga medel för att stödja omdaning och utveckling av äldreomsorgen. Det är något som såvitt jag förstår varken moderaterna eller centern till fullo är med om att göra. I det här ärendet står folkpartiet för en ökad tilldelning av medel till äldreomsorgen, jämfört med dessa båda partier.

Allra sist: Både moderaterna och centern talar om behovet att utreda ett

nytt finansieringssystem för sjukvården. Jag delar uppfattningen att vi under 1990-talet behöver ägna mycket energi åt att fundera över hur sjukvården skall finansieras, och vi bör då pröva olika uppslag som finns på det här området. Det kan finnas goda skäl att genomföra reformer och förändringar. Vi bör studera alla de goda uppslag som finns i våra grannländer, runt om i världen och hos debattörer i Sverige.

Moderaterna har ett förslag som såvitt jag förstår innebär att man har ett slags nationell landstingsskatt. Det är en allmän sjukförsäkring, men den fungerar precis som en landstingsskatt, om jag förstått saken rätt. Jag tycker att även den modellen förtjänar att utredas. Det finns mycket starka skäl att utreda den, eftersom de versioner som hittills presenterats av moderaterna har varit ganska oklara.

Jag är helt inne på tanken att det kan vara klokt att utreda dessa och andra uppslag om framtida finansieringsformer. Men jag ser inte detta som något alternativ till den reform som nu föreslås utan som ett komplement, någonting som vi bör ägna oss åt utöver äldrereformen. Reformen skapar möjligheter för att här och nu förbättra äldreomsorgen på ett väsentligt sätt. Framtida längre gående lösningar kan behöva studeras, men de hjälper inte de gamla de närmaste åren. Det gör den reform som vi nu skall fatta beslut om.

Herr talman! Jag yrkar mot denna bakgrund bifall till utskottets hemställan.

Anf. 150 ROSA ÖSTH (c) replik:

Herr talman! Jag skall avstå från att kommentera hur enkelt det var för folkpartiet att godta propositionen. Jag tror att utskottets kansli skulle kunna ha vissa saker att anföra i det sammanhanget.

Jag tror att Daniel Tarschys skall vara litet försiktig med att säga att det nu kommer att bli så mycket bättre för äldre och handikappade. Jag är inte alls övertygad om det. Minst lika många exempel som det finns på att kommuner och landsting haft svårt att enas finns på att man har byggt upp ett bra samarbete, en bra organisation som man nu tvingas rasera till stora delar genom att man tvingas in i den nya organisationen, som man inte alls har bett om.

I de fall där man har varit oense har det mest handlat om att man har saknat pengar, något som i sin tur beror på att kommuner och landsting har fått överta allt fler uppgifter, samtidigt som staten har dragit in alltmer medel. Det finns ett gammalt ordspråk som säger att när krubban är tom bits hästarna. Det har kanske Daniel Tarschys aldrig hört talas om, men så är det i alla fall.

Jag är inte så pessimistisk. Jag tror inte att det nödvändigtvis behöver bli någon katastrof, för vi har kloka politiker i landstingen och kommunerna, som kommer att försöka göra det bästa av situationen. Men jag är rädd för att det trots detta ändå i många fall kommer att gå ut över äldre och handikappade.

Så jag vill varna för en överdriven optimism om den här organisationen, som framställs som om den vore revolutionerande men som i själva verket handlar om rent organisatoriska förändringar, som har litet med själva sakproblemen att skaffa.

Anf. 151 STEN SVENSSON (m) replik:

Herr talman! Daniel Tarschys började med att påpeka att det rådde enighet när riksdagen ursprungligen uttalade sig till förmån för en förändring. Men jag vill påminna Daniel Tarschys om att man då talade om ett sammanhållet huvudmannaskap. Det blev inte så. Det skall ju fortfarande bli ett delat huvudmannaskap. Det är bara det att gränsdragningen sker på ett nytt sätt. Splittringen kvarstår, som jag påpekade i mitt huvudanförande.

Men jag noterar ändå med en viss tillförsikt att Daniel Tarschys uttrycker sig litet mera nyanserat och försiktigt än vad han gjorde i december, när vi tog principbeslutet. Nu talar han om att det kan vara värt att utreda allternativa finansieringsformer. Och i en replik till Per Stenmarck häromdagen, då frågan om försöksverksamhet med primärkommunalt huvudmannaskap diskuterades här i kammaren, sade Daniel Tarschys rakt ut att det var värdefullt att utreda ett sådant system som moderata samlingspartiet har lagt fram förslag om.

Det är inte någon form av landstingsskatt, utan det är samma princip som vi i dag har beträffande tandvårdsförsäkringen. Den är i sig ingen form av landstingsskatt. Vi vet att system med försäkringslösningar fungerar väl i andra länder, och det är bra att Daniel Tarschys nu säger att vi skall tillsammans studera de systemen.

Jag förstår att Daniel Tarschys uttrycker sig på det här viset, för det har ju hänt vissa saker sedan vi tog principbeslutet. Våra partier har tillsammans lagt fram programmet "Ny start för Sverige", där man slår fast vikten av att skapa förutsättningar för en reell valfrihet, vård i tid m.m. på det sociala området, dvs. skapar ett finansieringssystem som gör att man låter stödet gå direkt till de enskilda människorna så att de kan få en verklig valfrihet.

Det är sådana ekonomiska system som är nödvändiga för att underlätta för producenterna att göra sig gällande, oavsett om de är privata, kooperativa eller offentliga, så att man får ett så brett utbud som möjligt. Det är detta som vi avser att genomföra, om vi får möjlighet att tillsammans bilda underlag här i kammaren för en borgerlig regering.

Därför borde man enligt vår bestämda mening ha börjat med att sjösätta ett finansieringssystem som skapar de här förutsättningarna, för att vara säker på att inte tvister i mera betydande storleksordning uppkommer, samt därefter fatta principbeslut om en reform. Slutligen borde man också hålla samman huvudmannaskapet.

Anf. 152 DANIEL TARSCHYS (fp) replik:

Herr talman! Jag sade i mitt första inlägg att det var enkelt för oss att ställa upp på den här reformen. Därmed har jag inte sagt att det var enkelt för oss att i december ställa upp på regeringens proposition.

Vi framförde i vår motion, som Rosa Östh kanske minns, ett tiotal förslag till ändringar och kompletteringar av propositionen. Sedan samtliga dessa förslag hade biträtts av utskottets majoritet, fann vi att reformen hade en prägel som mycket starkt påminde om det vi en längre tid har drivit vad gäller äldreomsorgen och sjukvården. Så ÄDEL-reformen, såsom den nu ser ut, är en reform som vi helhjärtat kan ställa upp på.

Sedan tror jag, Sten Svensson, att det inte är någon ny ståndpunkt från

vår sida att vi gärna ställer upp på att utreda sjukvårdens framtida finansiering. Det tror jag är en angelägen uppgift, och vi har faktiskt sagt i flera år att det finns skäl att under 1990-talet fundera noga på hur vi skall se till att inom ramen för en solidarisk finansiering utveckla samspelet mellan finansiering och produktion av sjukvård och äldreomsorg.

För oss är det en självklar utgångspunkt att det skall råda valfrihet och att det skall finnas verksamhetsformer i olika regi. På den punkten svävar vi inte i tvivelsmål och vidmakthåller de ståndpunkter som vi länge har drivit. Det är återigen inte någon motsättning mellan den grundinställningen och vår strävan att nu se till att vi tar ett viktigt steg framåt för att lösa de akuta problem som finns i äldreomsorgen för våra gamla.

Anf. 153 BO HOLMBERG (s):

Herr talman! Riksdagen skall nu besluta om en viktig reform för de äldre, som griper in både i hälso- och sjukvården och i den kommunala sociala omsorgen.

Jag tillhör dem som tror att åldersfaktorn har underskattats i socialpolitiken. Vi har i dag världens äldsta befolkning. Och antalet äldre växer stort framöver. När vi har träffat delegationer från Europa har de överraskats över detta. Den ålderspuckel vi har i Sverige nu, den får övriga Europa om ungefär 20 år.

Det är viktigt att ta med åldersfaktorn i jämförelse med andra länder, när vi skall diskutera sjukvård och äldreomsorg och när vi skall diskutera utgifter och skattetryck. Jag såg att hälsoekonomer hade räknat fram, utifrån den senaste statistiken från SCB, att med den tillväxt vi får av äldre äldre i Sverige kommer det att belasta sjukvården – enbart sjukvården, inte kommunerna – med ytterligare drygt 8 miljarder kronor. Den verkligheten måste vi ha med oss när vi diskuterar och planerar för de äldre i framtiden.

ÄDEL-reformen ger oss nu bättre möjligheter att möta de äldres behov och önskemål. Det behövs en både robust och öppen organisation för att möta växande behov och skilda önskemål från de äldre människorna. Ibland blir det nödvändigt att göra större förändringar i samhällets organisation. Vad gäller äldrepolitiken tror jag att vi har kommit till en punkt där det är nödvändigt att göra huvudmannaskapsförändringar. Riksdagens och regeringens intentioner har alltför ofta hejdats på grund av brister i organisationen ute i kommuner och landsting. Regering och riksdag kan inte acceptera att fina intentioner som beslutas i denna sal gäckas på grund av felaktigheter i vår samhällsorganisation.

ÄDEL-reformen tar ett stort grepp. Den gör det genom huvudmannaskapsförändringen, genom den ekonomiska regleringen på drygt 20 miljarder kronor, genom ett extra statsbidrag på 5,5 miljarder kronor, genom personalutbildning och inte minst genom visionen om självbestämmande och valfrihet för de äldre. Reformen ger klara riktlinjer från riksdagen i kombination med vidgad lokal frihet ute i kommuner och landsting.

Jag förstår att sådana här förändringar skapar oro och ger problem när de skall förverkligas. All erfarenhet säger oss dock att förändringar skapar problem, men att de är av övergångskaraktär. Frågan är då vilka övergångsproblem som vi måste bemästra. Landstingsförbundet anser t.ex. att det inte

blir en rättvis ekonomisk reglering för åren 1992 och 1993. Utskottet stänger inte dörren för den frågan. Vi menar att den bör föras vidare och diskuteras i finansutskottet.

Ett tjugotal kommuner anser att uppenbara fel uppstått och måste rättas till på grund av att det rör sig om bestående effekter. Inte heller här stänger utskottet dörren. Sådana fel kan stämmas av vid en "kontrollstation", som utskottet föreslår skall ske under 1992.

Regeringen tillsätter också en särskild delegation för uppföljning av betalningsansvaret för de medicinskt färdigbehandlade. Utskottet säger också att kommunalekonomiska kommittén bör kunna beakta äldrereformens effekter.

Vi bör också notera att regeringen sätter av 5 milj.kr. för uppföljning och utvärdering av reformen. Man pekar ut socialstyrelsen, och det tycker jag är bra. Socialstyrelsens nya uppgift framöver skall ju bli att följa upp viktiga beslut från regering och riksdag. ÄDEL-reformen är onekligen en sådan fråga.

Utskottet anser därför att det finns en god beredskap för att hantera de övergångsproblem som ÄDEL-reformen kan innebära, inte minst på det ekonomiska området.

Herr talman! Möjligheterna är dock större än övergångsproblemen när det gäller ÄDEL-reformen. Jag vill peka på några principiellt nya möjligheter som reformen öppnar inom äldrepolitiken i vårt land.

För det första har utskottet i tidigare uttalanden pekat på bristen på gruppbostäder. Nu kommer 2 miljarder i stimulansbidrag. Därmed kan kommunerna, som har det här ansvaret, börja bygga bort bristerna i boendet för de senildementa.

För det andra är de gamla som i onödan ligger kvar på sjukhus ett känt problem i sjukvård och äldreomsorg. Om jag minns rätt säger socialstyrelsen att det kostar oss skattebetalare 3 miljarder per år att umgås med detta problem. Dessutom får de gamla sämre omsorg när de ligger kvar på sjukhusen. Detta problem är även en propp för att beta av köer. Det ges alltså möjligheter för att skapa välfärdsvinster för de äldre, att korta köer och att bättre hushålla med samhällets pengar.

För det tredje säger turistrådet att Sverige är fantastiskt när det gäller vår natur. Sverige är också ett land med skilda lokala förutsättningar. Genom ÄDEL-reformen får nu kommunerna ökad frihet i byggandet av särskilda boendeformer och i att själva forma sin förtroendemannaorganisation. Därmed får den kommunala självstyrelsen bättre möjligheter att ta fram mångfald i service och omsorg. Kanske kan de resultera i att Sverige får 284 välfärdskommuner, och inte en välfärdsstat.

För det fjärde har socialutskottet också efterfrågat valfrihet för de äldre när det gäller boendeort för sin vård och omsorg. Ni minns artiklarna i tidningarna om att de gamla fanns i Norrland och barnen i södra Sverige. Den ensamstående föräldern fick inte flytta till södra Sverige och få vård och omsorg där. Det ändras det nu på. Därmed kan vi börja förverkliga visionen om valfrihet. Likaså finns visionen om självbestämmande.

I går diskuterade vi alkoholfrågor. Där har vi från utskottet sagt att de

gamla skall säga till om man skall servera alkohol i serviceboende och annat särskilt boende. Det skall vara en frihet för de äldre, inte för kommunerna.

Till sist, herr talman, motsätter sig moderaterna nu, liksom i december, ÄDEL-reformen. Jag tycker det är märkligt med tanke på den kritik som moderaterna riktar mot dagens sjukvårdsmodell i tid och otid. Alla kunskapskällor pekar ut problemen med klinikfärdiga patienter, problemen med gränsdragning mellan landsting och kommuner och problemen med nuvarande statliga detaljstyrning av kommunerna. Varför motsätter sig då moderaterna de här förändringarna, som är av stor nytta för de äldre? Är det så, Sten Svensson, att ni moderater vill praktisera Zetterbergs teori om att förstärka problem och oreda i nuvarande modell – för att år 2000, om jag minns rätt, förlösas i moderaternas lyckorike och modell? Elände i dag – lycka i morgon. Svart i dag – vitt i morgon.

Har de analytiker rätt som säger att nyliberalismen och marxismen förenas i en ödestro? Utvecklingen har sin bestämda gång och punkteras vid en given tidpunkt. Sedan uppstår det goda livet för oss alla. Är det så?

Att teorier kan passera förnuftets spärrar och upphöja destruktiva tankar till högsta visdom – det vet vi. Men det kan väl inte gälla moderaterna och den praktiskt handlande moderaten Sten Svensson?

Vad är annars orsaken till att moderaterna motsätter sig en så viktig reform, som är ägnad att avhjälpa de brister som alla är överens om existerar? Varför motsätter sig moderaterna 3,5 miljarder i tillfälliga statsbidrag för att röja undan brister till förmån för god vård och omsorg till de äldre?

Herr talman! Jag yrkar avslag på reservationerna och bifall till utskottets förslag.

Anf. 154 STEN SVENSSON (m) replik:

Herr talman! Jag vill först påpeka för Bo Holmberg att det råder total enighet i utskottet om anslaget på 2 miljarder kronor till stimulans av gruppboende. Det är denna åtgärd som skall leda till att institutionerna avlastas, som Bo Holmberg talade om i sitt anförande. Det råder en total enighet om detta i utskottet, så det behöver inte ifrågasättas här i kammaren.

Jag vill påminna om att det inte har rått enighet hela tiden. Detta är en beställning som riksdagen har gjort. Jag minns mycket väl när jag begärde rösträkning på en moderat reservation, som gick ut på denna beställning till regeringen. Reservationen vann riksdagens bifall. Vid det tillfället röstade socialdemokraterna emot. Det är den korrekta historieskrivningen bakom tillkomsten av stimulanser till gruppboendet.

Nu är emellertid enigheten total. Det har visserligen förekommit att socialdemokraterna i massmedia fortsätter att uttala sig om att vi moderater inte skulle ställa upp och anslå pengar till en stimulans för ett utbyggt gruppboende, något som måste till för att avlasta slutenvården. De klinikfärdiga patienterna måste kunna placeras ut.

Bo Holmberg talade om oreda i modellen. Så kan man ju uttrycka saken när tvistedelegationen fick ägna sig åt 600 ärenden.

Som jag påpekade i mitt anförande kvarstår mycken tung kritik från många kommuner mot de beslut som delegationen har kommit fram till och mot de beräkningar som socialdepartementet har presterat. Det ligger ju en

hel del skrivelser hos utskottet, som rimligen borde ha besvarats av de ansvariga beslutsfattarna, i det här fallet den majoritet som står bakom betänkandet.

Men vad gör man nu? Jo, man skjuter problemen framför sig. Det är naturligtvis bra att problemen försvinner över valet, men de finns ju ändå kvar. Kommunerna har inte fått några besked. Kritiken kvarstår. Men man säger bara: Låt oss lösa detta så småningom, eftersom vi kommer att föreslå en kontrollstation, och då blir det uppenbart hur detta skall klaras ut.

Vi har kommit med våra invändningar uteslutande av det skälet att man borde ha börjat i rätt ände och sett till att man hade fått ett bra finansieringssystem, som kunnat fungera tillfredsställande. Då kunde man med säkerhet ha påräknat att kommunerna samfällt hade kunnat ställa upp och acceptera detta innan principbeslutet fattades.

Anf. 155 BO HOLMBERG (s) replik:

Herr talman! Låt mig kort säga att vi i socialutskottet har ringat in ett antal brister, och dessa har vi varit överens om.

Ibland finns det pengar till att avhjälpa bristerna, och ibland finns det inga pengar. Vi är nu överens om att satsa pengar på att rätta till bristerna inom gruppboendet. Därutöver finns det pengar till att avhjälpa brister i storleksordningen 3,5 miljarder kronor.

Herr talman! Jag konstaterar att Sten Svensson fortfarande inte har kunnat ge några sakskäl till att moderata samlingspartiet är emot viktiga förändringar för de äldre, som är en grupp som växer och som känner oro för sin trygghet på ålderns höst. Den tryggheten har socialdemokraterna nu tillsammans med folkpartiet kunnat garantera. Min fråga löd: Varför ställer sig moderaterna vid sidan av detta?

Anf. 156 STEN SVENSSON (m) replik:

Herr talman! Skillnaden mellan oss är att Bo Holmberg väsentligt underskattar de problem som kommunerna i sina skrivelser till utskottet har pekat på. Bo Holmberg väljer att skjuta problemen framför sig med hopp om att man kanske kan finna lösningar när det blir dags för kontrollstationerna att träda in.

Jag vill återigen säga att vi anser att våra lösningar är mycket bättre för de gamla. Vi sätter deras valsituation i centrum. De gamla skall i betydligt större utsträckning kunna välja vård och omsorg i olika former. Att kunna genomföra detta med stöd av en allmän obligatorisk sjukförsäkring tror vi kommer att leda fram till en väsentligt bättre situation än den som vi nu får leva med efter den här reformen, som inte har åstadkommit ett sammanhållet huvudmannaskap, utan konserverar de problem som vi i dag har.

Anf. 157 Statsrådet BENGT LINDQVIST (s):

Herr talman! Äldreomsorgen syftar som bekant till att ge äldre människor goda livsbetingelser även när krämporna kommer. Vi har i Sverige i de allra flesta avseenden en mycket god äldreomsorg. Det finns också en engagerad, erfaren och kunnig personal.

Både 80-talet och 90-talet innebär ett ökat åtagande från samhällets sida,

därför att de gamla som behöver hjälp blir fler och därför att den hjälp som våra mycket gamla behöver blir mer omfattande och mer sammansatt till sin natur.

Under senare år har reformarbetet och utvecklingsarbetet inom äldreomsorgen i mycket hög grad präglats av de tankar och idéer som äldreberedningen utformade och som också uppstod i anslutning till äldreberedningens arbete.

Regeringen har i tre olika propositioner försökt att förverkliga de tankar som äldreberedningen formulerade och att också konkretisera dem.

Den första propositionen, som var mycket viktig, handlade om äldreomsorgen inför 90-talet. Propositionen avlämnades hösten 1988, och den angav de allmänna riktlinjerna för äldreomsorgen. Propositionen pekade också ut ansvars- och huvudmannaskapsfrågorna som ett viktigt reformområde. Denna proposition antogs av riksdagen under stor enighet, vilket var mycket glädjande för mig.

Därefter satte vi i gång med det omfattande arbete som riksdagen då hade gett direktiv om och som hade att göra med ansvars- och uppgiftsfördelning mellan landsting och kommuner. Detta ledde till att äldredelegationen 1989 lade fram sin rapport Ansvaret för äldreomsorgen. Denna rapport följdes upp av en proposition som antogs av riksdagen på luciadagen i fjol och som handlar om just förändringar i uppgiftsfördelningen.

Herr talman! Nu är vi alltså framme vid den avslutande frågan om den ekonomiska regleringen av dessa uppgifts- och ansvarsförändringar mellan landstingen och kommunerna. Vi skall dessutom utforma de fleråriga stimulansbidrag som sammanlagt uppgår till 5,5 miljarder kronor.

Ytligt sett framstår denna reform för många som en fråga om teknik och organisation. Men det är egentligen fel. Bakom det vi nu gör finns en ambition att angripa några av äldreomsorgens mest centrala problem. Det gäller t.ex. att äldre människor lämnas att bo kvar i sina ursprungliga bostäder för länge när krämporna blir omfattande. Det gäller att människor skickas hem för tidigt från sjukvården, hem till en miljö som inte längre fungerar för dem. Det gäller att vi inte har fått fram de boendealternativ som motsvarar behoven hos åldersdementa och andra mycket gamla människor.

Genom de förändringar som nu görs kommer kommunerna i en helt ny situation, och det är viktigt att man har just denna utgångspunkt. Kommunerna får enligt min uppfattning mycket betydande möjligheter att angripa dessa nämnda problem och även en del andra.

Med reformen stimulerar vi nu kommunerna genom det nya betalningsansvaret och genom de särskilda stimulansbidragen att bygga ut och förbättra de särskilda boendealternativen, dvs. att göra något åt ett av de verkliga bristområdena inom äldreomsorgen.

Som exempel kan jag nämna att de nya femåriga stimulansbidragen i det ena fallet räcker till att stödja tillkomsten av ca 20 000 egna rum inom sjukhemmen och i det andra fallet till att skapa 20 000–25 000 platser i gruppbostäder för åldersdementa och för andra som behöver det. Landstingen får 500 miljoner för att korta köerna, vilket har gett möjlighet att utforma vårdgarantin, och kommunerna får 500 miljoner för att komplettera personalens kunskaper i samband med att denna reform genomförs.

Herr talman! Detta historiska beslut skall nu klubbas igenom. När vi har gjort det har regering och riksdag skapat goda förutsättningar för förbättringar inom äldreomsorgen. Därefter är det i första hand kommunerna, och i viss utsträckning naturligtvis också fortfarande landstingen, som till det yttersta måste tillvarata dessa möjligheter till utveckling och förbättringar.

Genom de mycket omfattande kontakter som jag har byggt upp under de år som jag har arbetat med äldrereformen, vet jag att man inom landets kommuner är beredd att gripa sig an den uppgiften. Det finns både entusiasm, uppfinningsrikedom och kreativitet i detta sammanhang.

Herr talman! Jag vill avslutningsvis gärna säga att det för mig som har sysslat med denna reform sedan hösten 1986 känns utomordentligt tillfredsställande att vi kan föra reformen i hamn när det gäller statens engagemang i den. Sedan ankommer det på kommunerna att göra resten av jobbet.

Anf. 158 ROSA ÖSTH (c) replik:

Herr talman! Som jag sade i mitt inledningsanförande och som Bengt Lindqvist har bekräftat är vi numera tämligen överens om de grundläggande problemen i äldre- och handikappomsorgen. Men man skulle kunna säga att vi har blivit överens litet för sent. Vi har inom centern t.ex. i många år motarbetat nedläggningen av ålderdomshem och sjukhem. Denna nedläggning skedde i snabb takt då man hade en övertro på att alla människor skulle kunna vårdas i det enskilda hemmet. Därför har vi nu sett effekten i form av en stor brist på detta särskilda boende, som det numera heter.

Vi har också under flera år föreslagit en halv miljard kronor årligen för att man skulle stimulera tillkomsten av gruppboende. Allt det som nu framställs som bra, pengarna till sjukvården och till utbyggnaden av boendet, och de förenklade reglerna för att åstadkomma boende, är något som mycket väl hade kunnat åstadkommas utan att man gjorde denna förändring av huvudmannaskapet. Jag hoppas att inte ministern eller någon i utskottsmajoriteten tror att gränsdragningsproblemen kommer att upphöra i och med detta. Naturligtvis kommer de att finnas även i fortsättningen, men de kommer att flyttas till ett annat ställe.

Slutligen skulle jag vilja säga att jag är övertygad om att det finns idéer och uppfinningsrikedom i kommunerna, och det kommer att behövas. Men entusiasmen är tyvärr inte så väldigt stor, det har jag haft tillfälle att kunna konstatera, Bengt Lindqvist.

Anf. 159 Statsrådet BENGT LINDQVIST (s):

Herr talman! Jag är medveten om den sena timmen, men jag vill ändå kommentera det som Rosa Östh sade.

Om vi är överens om problembilden, Rosa Östh, är jag förvånad över att centern inte kan ansluta sig till reformens uppläggning. Det är nämligen inte bara en fråga om statsbidrag, utan det är själva strukturen på äldreomsorgen som nu innebär en ändring och en förbättring av förutsättningarna att angripa de problem som vi diskuterar. T.ex. det betalningsansvar som kommunerna nu kommer att få! Det kommer att innebära att vi driver på kommunernas ekonomiska intresse att arbeta fram boendealternativ. Det kommer att innebära att man på landstingssidan beter sig annorlunda när det gäller

de människor som är medicinskt färdigbehandlade. Detta är viktiga inslag i den kommande reformpolitiken, och jag beklagar att centern inte har kunnat inse det och ställa sig bakom denna reform.

Anf. 160 ROSA ÖSTH (c) replik:

Herr talman! Jag tror inte att vi kommer att hinna bli överens under denna sena timme, vilket Bengt Lindqvist antydde. Men jag tror inte att någon kan anklaga centern för att ha motarbetat förslag som i verklig mening gör det bättre för äldre och handikappade. Men vi är alltså inte övertygade om att detta är en bra reform. Det går åt oerhört mycket tid, mycket kraft, mycket energi och mycket pengar för att åstadkomma detta som man skulle ha kunnat klara med enklare medel och även i ett tidigare skede. Vi är alltså oroade för att detta går ut över de människor som skall ta vården och omsorgen i anspråk och att kommunerna inte alls kommer att tjäna på det, utan att det i själva verket kommer att kosta mer än de medel som kommunerna får för sitt åtagande.

Anf. 161 OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Jag har begärt ordet för att avge en personlig deklaration till kammarens protokoll. Den gäller socialutskottets betänkande beträffande de åldersdementa.

Jag går tillbaka till ett beslut som riksdagen fattade 1988, då bostadsutskottet hade förberett bostadslån för ombyggnad och nybyggnad av ålderdomshem. Vid det tillfället gav riksdagen ålderdomshemmen en alldeles egen författning vid sidan om den allmänna bostadsfinansieringsförordningen.

I denna särskilda författning för ålderdomshemmen beskrevs hur lägenheterna skulle vara och hur de skulle vara utrustade. Finessen med att man ger bostadslån är att lägenheterna skall funktionera som bostäder. Själva begreppet bostadslån talar ju om bostäder. Därför finns det mycket klara föreskrifter om hur en bostad skall se ut.

Nu har socialutskottet fått våra synpunkter på hur det bör vara även när det gäller åldersdementa. Denna gång delar bostadsutskottet den uppfattning som finns i regeringens proposition.

Vad jag nu beklagar är att socialutskottet har kommit fram till att det inte skall vara utrustning i alla lägenheter. Inte ens minsta kokplatta skall finnas i en del lägenheter. Då vill jag påminna om att det faktiskt inte är den boende som får lånet, utan lånet är knutet till själva lägenheten. Och det är mycket stor omsättning på bostäder för äldre.

De äldre skall i dessa lägenheter kunna umgås med andra och kunna dricka en kopp kaffe. De skall lära sig att umgås, träna in handgrepp och annat i köket, sådant som hör till deras egen förkovran.

Jag är, herr talman, mycket ledsen över att man har kommit till det här beslutet. Det är en politik som jag i högsta grad ogillar. Det är inte så som jag har tänkt mig att det skall vara med en social politik. Men nu har socialutskottet valt den här vägen, och jag har ingenting att rösta på vid den kommande voteringen. Jag vill emellertid till protokollet ha sagt att det sätt på vilket man har löst problemen för de åldersdementa i de fall då man inte

kräver full utrustning eller del av köksutrustning för de äldre personerna enligt min uppfattning är uttryck för en felaktig grundsyn.

I detta anförande instämde Ulla Johansson och Margareta Persson (båda s).

Anf. 162 DANIEL TARSCHYS (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka Oskar Lindkvist för hans personliga deklaration. Låt mig intyga att socialutskottet mycket noga har studerat bostadsutskottets synpunkter. Men vi har också tagit del av synpunkter från experter på senildemens. Vi har fäst mycket stort avseende vid vad vi har fått höra, bl.a. vid en hearing, om senildementas behov.

För vårt utskott är det viktigt att ta hänsyn till just de boende och inte till lägenheterna. Det är av omsorg om de boende som vi har valt att föreslå kammaren att lätta på de regler och restriktioner som tidigare har gällt beträffande långivning och nu också stimulansbidrag för gruppbostäder för senildementa.

Herr talman! Låt mig begagna detta tillfälle till att också tacka socialutskottet. Det här är slutet på riksdagsperioden och några ledamöter lämnar utskottet. Jag vill tacka hela utskottet för ett konstruktivt samarbete. Vi har i utskottet under den här perioden uträttat mycket värdefullt, tycker jag. Vi har kunnat komma överens om många initiativ till regeringen och kunnat vara pådrivande inom vårt verksamhetsområde.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Företogs till avgörande näringsutskottets betänkanden 1990/91:NU43 och NU44 samt socialutskottets betänkande 1990/91:SoU25.

Näringsutskottets betänkande NU43

Mom. 1 (ändring i reglementet för allmänna pensionsfonden)

Utskottets hemställan bifölls med 163 röster mot 149 för reservation 1 av Per Westerberg m.fl.

Mom. 4 (allmänna pensionsfondens näringspolitiska roll)

Hemställan

Utskottets hemställan bifölls med 226 röster mot 17 för hemställan i reservation 3 av Rolf L Nilson. 70 ledamöter avstod från att rösta.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 2 av Per Westerberg m.fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Näringsutskottets betänkande NU44

Mom. 1 (sammanslagning av bankinspektionen och försäkringsinspektionen m.m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 1 av Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Mom. 4 (skärpt kontroll över finansinstituten)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Rolf L Nilson och Lars Norberg – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Socialutskottets betänkande SoU25

Mom. 1 och 2 (avslag på förslaget till ekonomisk reglering, m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 200 röster mot 96 för reservation 1 av Sten Svensson m.fl. 14 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 13 (avstämning av utfallet av den ekonomiska regleringen)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls med 203 röster mot 110 för utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 5 av Sten Svensson m.fl. anförda motiveringen.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Beslut om uppskjuten votering

På förslag av tredje vice talmannen medgav kammaren att de på föredragningslistan återstående ärendena, utbildningsutskottets betänkande UbU21 samt finansutskottets betänkanden FiU37 och FiU34, skulle företas till avgörande vid morgondagens arbetsplenum.

12 § Den statliga administrationen på utbildningsområdet, m.m.

Föredrogs
utbildningsutskottets betänkande
1990/91:UbU21 Den statliga administrationen på utbildningsområdet, m.m. (prop. 1990/91:100 delvis och prop. 1990/91:150 delvis).

Anf. 163 BIRGER HAGÅRD (m):

Herr talman! Det betänkande som vi nu debatterar utgör minst sagt blandad kompott. Det handlar om den statliga administrationen på utbildningsområdet. Här blandas mindre frågor med rätt stora, principiella frågeställningar. Man skulle önska att man hade haft tillfälle att kunna diskutera detta litet mer utförligt än vad som det möjligen blir fråga om i natt.

I betänkandet behandlas några anslagsfrågor där vi är av en annan mening än utskottsmajoriteten. Vi menar att den besparing på 100 milj.kr. på den statliga administrationen som utlovades i propositionen borde ha haft sin utgångspunkt i de medel som anvisats för den statliga skoladministrationen budgetåret 1990/91. Vi har reserverat oss på den punkten.

Vi har också tillsammans med folkpartiet och centern reserverat oss till förmån för ett avslag på regeringens begäran om nära 4 milj.kr. till löntagarorganisationerna.

En annan fråga har upprört rätt många sinnen, nämligen lokaliseringen av det nya statliga institutet för handikappfrågor i skolan. Riksdagen har tidigare beslutat att det nya skolverket skall vara förlagt till Stockholm, men nu – hux flux – vill man förlägga handikappinstitutet till Härnösand, och detta trots att samtliga handikapporganisationer har protesterat. Av rent fysiska skäl vill de ha nära till skolverket. De drar sig för dessa för dem många gånger besvärliga resor till Härnösand, vilka kan bli följden.

När det gäller universitetsområdet kan vi först konstatera att majoriteten även nu har varit kallsinnig till våra propåer om att UHÄ bara bör vara en tillsynsmyndighet medan däremot utvärderingen av universitetens och högskolornas verksamhet bör göras av en fristående instans. Vi har reserverat oss mot majoritetens ståndpunkt i detta sammanhang.

Vi har också en med centern och miljöpartiet gemensam reservation beträffande en eventuell avgiftsbeläggning av ekvivaleringen av utländska betyg. Vi menar att vi i detta sammanhang inte får avvika från EGs principiella handhavande av sådana här frågor.

Man kan också konstatera att det i detta betänkande föreslås ett anslag på 5 milj.kr. till Waldorfskolorna. Vissa av dessa skolor – nämligen de i Norrköping, Göteborg, Örebro, Umeå och Hedemora – har ju utomordentliga besvärligheter. Dessa 5 milj.kr. kan emellertid bara klara skolorna t.o.m. det här budgetårets slut. Därefter är det det ovisst hur dessa skolor över huvud taget skall kunna klara sig innan de nya reglerna för bidrag till de fristående skolorna träder i kraft. Att vi har lyckats samla en enighet i utskottet kring detta kan ju ändå vara glädjande för dessa skolor, så att man ser att skolornas verksamhet är uppskattad och så att de kan få kraft att klara sig till dess att bättre tider stundar.

Det enligt min uppfattning allra viktigaste i det här betänkandet är emellertid den stora principiella frågan om universitetens och högskolornas framtid. Vi har i en med folkpartiet gemensam partimotion lagt fram ett förslag om att våra forskningshögskolor – universiteten och de stora fackhögskolorna – skall ombildas och i allt väsentligt vila sin verksamhet på ett stiftelsekapital som skjuts till av staten. Meningen är att avkastningen av stiftelsekapitalet skall kunna täcka den centrala administrationen och dessutom en del av nuvarande fakultetsanslag. I övrigt får dessa universitet och högskolor konkurrera fritt sinsemellan och sluta avtal med staten angående viss utbildning samt då naturligtvis också få ersättning.

Vi tror att ett sådant system skulle vitalisera universiteten och högskolorna. Vi har sett att det har varit alltför mycket av centralstyrning trots att socialdemokratin visserligen under senare år har varit i full reträtt bort ifrån det som hände 1969 och också 1975 och 1977. Vi har kunnat märka att man

har varit inne på tanken att decentralisera beslutsformerna. Även i detta betänkande tas en hel del av detta upp.

Vi menar emellertid att man bör gå längre än vad man har gjort. Man bör ge en fullständig autonomi till universiteten och också forskningshögskolorna.

Naturligvis kan det också finnas anledning att måhända i framtiden utsträcka detta till även andra enheter. Men vi är inte där ännu. Det är i första hand när det gäller dessa enheter som vi vill pröva detta nya system för att därmed också kunna stimulera kvaliteten.

Vi har också pekat på nödvändigheten av att förstärka på internationaliseringssidan. Vi står nu inför ett omfattande samarbete inom Europa, men vi är inte helt säkra på att vi i det här landet är rustade för att kunna klara av denna nya internationella samverkan på rätt sätt.

Detta understryks också av studentkårerna, som har kommit med propåer och visat på de brister som finns, inte minst på bostadssidan.

Vi har också tagit upp frågan om vad vi skall göra med forskarutbildningen. Vi har i enighet konstaterat att vi måste dubbla antalet disputerade per år fram till år 2000. Men hur skall vi kunna klara av detta? Gör vi det inte, innebär det att vi inom en rätt snar framtid i detta land kommer att ha färre disputerade som är yrkesverksamma än vad vi har för ögonblicket.

Vad vi framför allt har pekat på är omvandlingen av utbildningsbidrag till doktorandtjänster. Den utvecklingen bör snabbas på ytterligare. Naturligtvis är detta en fråga som inte bara löses på det sättet, utan många andra åtgärder kan också behöva vidtas. Hela forskarutbildningen är, som vi ser det, en av våra akilleshälar.

Det finns alltnog mycket att göra för universiteten och högskolorna framöver. Vi har tillsammans med folkpartiet föreslagit en rad åtgärder som bör kunna verka i rätt riktning, snabba på utvecklingen åt rätt håll. Jag kan försäkra att detta bara är en första början. Det kommer att finnas anledning att komma tillbaka och att kanske mer utförligt ta upp dessa problem inför framtiden.

Jag vill, herr talman, passa på att yrka bifall till två reservationer, men detta innebär naturligtvis inte att vi inte står bakom de andra reservationerna som moderata samlingspartiet har fogat till betänkandet. De reservationer jag åsyftar är nr 5, som handlar om lokaliseringen av statens handikappinstitut, och nr 10, som handlar om en ombildning av forskningshögskolorna, universiteten och fackhögskolorna, till autonoma enheter.

Jag vill också allra sist passa på att tacka Lars Gustafsson, utbildningsutskottets ordförande, som väl antagligen nu gör sin kanske sista debatt i riksdagen. Han har med oväld försökt leda utskottets förhandlingar. Han har strävat ärligt efter att förbättra den svenska högskolan och universiteten. Ibland har han kanske visat en litet butter uppsyn på våra sammanträden, men det har funnits ett hjärta där bakom. Han har också lyckats åstadkomma åtskilliga goda resultat. Mycket av det som är positivt i dag är Lars Gustafssons förtjänst. Ett hjärtligt tack för den tid som har varit!

Anf. 164 LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Det betänkande vi nu behandlar innehåller flera viktiga frågor, men med tanke på den sena timmen skall jag koncentrera mig på det

som jag uppfattar som allra viktigast, nämligen skrivningarna om högskolans styrsystem. Det har länge förekommit en kritik mot högskoleväsendet för att det är alltför byråkratiserat. I sex års tid har jag med jämna mellanrum stått i den här talarstolen och framfört den synpunkten. Men framför allt har de människor som är verksamma i högskolevärlden fört den åsikten till torgs. Det var därför mycket intressant att regeringen efter en föredragning av statsrådet Göransson i kompletteringspropositionen förde fram ett antal ganska radikala förslag som syftade till en decentralisering och avbyråkratisering av högskolesystemet.

Många har väntat länge på de förslagen. På något sätt är det väl signifikativt att de kom som inslag i en strategi för att minska statens administrationsutgifter. Oavsett bakgrunden är det välkommet att regeringen nu föreslår ett uppbrytande av linjesystemet, en ganska kraftig bantning av UHÄ och ett antal decentraliseringsåtgärder. Det är verkligen hög tid.

När vi har diskuterat de här frågorna har vi fört fram de förslagen. I den meningen är det här framgångar för våra tankar. Vi har under ett antal år använt ett begrepp i den här diskussionen, nämligen att vi tycker att man skall sträva efter största möjliga autonomi för högskoleenheterna. Vi tror att det är stora vetenskapliga fördelar att vinna med ett sådant system. Vi tror att det på lång sikt blir ett bättre intellektuellt klimat i ett samhälle där den akademiska världen är så fristående från den politiska som möjligt.

Det är klart att man kan säga att de förslag som regeringen nu har kommit med är steg på vägen mot en autonomi. Vi känner dock en stor oro för att dessa förslag inte kommer att leda tillräckligt långt och att de i huvudsak kommer att stanna på pappret. Bl.a. av det skälet har vi i motioner och nu senast i programmet Sverige skall tillbaka till toppen, som vi har lagt fram tillsammans med moderata samlingspartiet, fört fram en radikalare autonomiidé. Man bör nämligen omvandla några av universiteten till stiftelseägda enheter. Även de enheterna skulle självfallet vara beroende av staten. Staten skall även i fortsättningen vara beställare av forsknings- och utbildningstjänster från universiteten. Jag tror ändå att man genom den här förändringen av universitetens juridiska ställning i högre grad skulle kunna uppnå det man i bästa fall kan tro också är regeringens ambition, nämligen att öka autonomin gentemot statsmakterna.

Vi har fört fram dessa idéer i en motion gemensam för moderata samlingspartiet och folkpartiet liberalerna. Vi har följt upp den med ett par reservationer i betänkandet. Det gäller den autonomifråga som jag har berört och dimensioneringsfrågorna. Utbildningsutskottet har under våren på ett värdefullt sätt tagit initiativ till en större dimensionering av den högre utbildningen. På något längre sikt menar vi dock att det är otillräckligt, och vi menar att det finns anledning att gå vidare. Som Birger Hagård var inne på behöver Sverige fler akademiskt utbildade. Det behövs också en satsning på forskarutbildning och högskolans internationalisering.

Mot denna bakgrund har vi således ställt oss bakom ett antal reservationer i betänkandet. Med tanke på kammarens tidsläge skall jag avstå från att yrka bifall till reservationerna. Jag nöjer mig med att instämma i det yrkande som Birger Hagård framförde.

Jag vill också mycket kortfattat notera att vi har enat oss om ett initiativ

för att klara ett antal Waldorfskolor i avvaktan på det nya och bättre statsbidragssystemet som kommer så småningom. Jag vill också konstatera att vi delar den ståndpunkt som Birger Hagård här framförde när det gäller att känna en skepis inför avgifter på UHÄs ekvivaleringsverksamhet. Vi har dock stannat för ett något öppnare sinnelag när det gäller att pröva saker och ting, och vi har inte velat motsätta oss att denna fråga utreds. Vilket slutligt ställningstagande vi kommer att komma till i denna fråga vet jag inte, men vi är således beredda att tillsammans med utskottsmajoriteten ändå bejaka att denna fråga får prövas.

Jag vill slutligen uttrycka ett tack till vår utskottsordförande som nu lämnar riksdagen och till de övriga utskottsledamöter som jag har fått arbeta tillsammans med under den här perioden.

Anf. 165 LARZ JOHANSSON (c):

Herr talman! Först vill jag göra några korta kommentarer kring en del av de frågeställningar som har varit aktuella i det betänkande vi nu behandlar. Birger Hagård och Lars Leijonborg har redan varit inne på frågan om bidrag till organisationer av olika slag. Utöver de rent principiella ståndpunkter som nu har framförts vill jag tillägga att vi tycker att det är fel att det nya skolverket, med de uppgifter det skall ha framdeles, även skall vara bidragsbeviljande myndighet. Det är skälet till att vi har avvisat de förslag som finns i budgetpropositionen i det här sammanhanget.

Frågan om handikappinstitutet och dess lokalisering har vi diskuterat i utskottet. Utöver vad som nu har sagts vill jag peka på att vi från centerns sida har framhållit, vilket utskottsmajoriteten också gör, att det inte är nödvändigt att det är företrädare för handikapporganisationerna som reser till Härnösand för att besöka institutet utan att tjänstemännen därifrån mycket väl kan resa åt andra hållet. Vi har dessutom fått bifall till vårt yrkande om att regeringen får se till att handikapporganisationerna har tillräckliga resurser för att möta de eventuella merkostnader som lokaliseringen till Härnösand kan innebära.

Jag vill också markera att vi från centerns sida redan i vår motion och nu i reservation tar avstånd från tanken på att belägga ekvivaleringsverksamheten med avgifter. Vi tycker inte att det är rimligt att göra det. Vi tycker inte heller att det ens är nödvändigt att utreda den frågan. Vi konstaterar redan nu att vi för vår del tar bestämt avstånd från det här.

När det gäller frågan om högskolans organisation och linjesystemet för utskottet ett resonemang som i långa stycken stämmer väl överens med det som vi från centerns sida har framfört redan i vår motion, där vi säger att även om man nu luckrar upp linjesystemet, vilket vi har förordat under ett antal år, är det naturligtvis viktigt när det gäller vissa utbildningar att garantera likvärdigheten och se till att de får en jämförbar kvalitet. Det är också vad utskottet pekar på i sitt resonemang om dessa frågor. Det finns ett antal utbildningar som förbereder för en klart definierad yrkesroll. Det gäller t.ex. lärarutbildningarna, vårdutbildningarna, psykologutbildning och de utbildningar som behövs för rättsväsendets del. Därför tycker vi att det är bra att utskottet gjort denna markering, även om man inte tar ställning till frågan

om examensordningen, eftersom denna fråga bereds. Jag vill gärna stryka under de markeringar som utskottet gör.

Sedan tycker jag att det finns ytterligare några frågor som det är anledning att peka på inför det fortsatta beredningsarbetet. Det är speciellt några frågor som är aktuella i den utbildningspolitiska debatten när det gäller högskolan.

Den ena är decentralisering, och då menar jag decentralisering i flera bemärkelser – både av besluten om och ansvaret för verksamheten och decentralisering i dess rent fysiska bemärkelse, dvs. tillgängligheten och högskoleverksamheten såsom drivkraft i den regionala verksamheten.

Den andra frågan är krav på effektivisering. Det finns en viss risk för att den debatten fokuseras på kvantitativa mål, på någon form av poängjakt – att producera flest poäng till lägsta möjliga kostnad. För vår del vill vi mycket kraftigt markera att detta inte får innebära att man på något sätt gör avkall på kvalitetsmålet. För att kvalitetsmålen skall kunna utvecklas vid samtliga högskolor är det naturligtvis viktigt att vi fortsätter utbyggnaden av de fasta forskningsresurserna.

Den tredje frågan handlar om högskolans framtida dimensionering eller – som man kanske hellre borde säga – den fortsatta uppdimensioneringen av högskoleväsendet över hela landet. Vi har ju tagit det första steget, och vi har dessutom gjort en beställning för det kommande året. Vi utgår naturligtvis från att det för de därpå kommande åren blir en fortsatt ökning av högskolans dimensionering.

Ytterligare en sak som det ofta talas om i högskoledebatten är det internationella samarbetet. Det är alldeles klart att vi står inför en period av ökat internationellt samarbete, en internationalisering av den svenska högskolan, något som vi naturligtvis också bejakar. Kravet på internationell konkurrenskraft, dvs. återigen en fråga om kvalitet, måste löpa jämsides med diskussionerna om effektivisering.

Mot den här bakgrunden får naturligtvis frågan om utvärdering av högskolan en allt större betydelse. Regeringens och riksdagens viktigaste roll framöver blir kanske att kunna formulera tydliga mål för högskoleverksamheten som resultaten kan utvärderas mot.

Herr talman! Jag har velat göra dessa ytterligare markeringar. Jag står naturligtvis bakom de reservationer till betänkandet som centerpartiet har undertecknat, men jag yrkar inte bifall till någon av dem.

Jag vill liksom de övriga talarna i den här debatten till sist säga ett varmt tack till utskottets avgående ordförande för ett gott samarbete och ett gott kamratskap. Dina insatser för svensk utbildningspolitik, Lars Gustafsson, kommer att ha ett bestående värde. Tack för de här åren som vi har arbetat tillsammans!

Anf. 166 BIRGER HAGÅRD (m) replik:

Herr talman! Jag vill bara uttrycka mitt beklagande över att Larz Johansson och centern inte velat ansluta sig till den reservation som vänder sig mot utplaceringen av statens handikappinstitut för skolfrågor till Härnösand. Geografisk utlokalisering och decentralisering är trots allt inte alls samma sak. I det här fallet måste jag säga att det förefaller vara sällsynt omotiverat

att lokalisera detta institut just till Härnösand av alla ställen. Det hade varit mycket mer befogat att institutet arbetar på samma ort som skolverket finns, nämligen i Stockholm. De andra partierna borde kanske ha tagit fasta på vad dessa organisationer tyckt och tänkt i detta sammanhang.

Anf. 167 LARZ JOHANSSON (c) replik:

Herr talman! Det hade funnits en lika enkel som förträfflig lösning på Birger Hagårds problem, om han och moderaterna vid det tillfälle då vi tog ställning till hur den statliga skoladministrationen skall utformas hade anslutit sig till den uppfattning som centern framförde, dvs. att skolverket och handikappinstitutet skulle vara en och samma myndighet och att hela den myndigheten skulle förläggas till Härnösand.

Anf. 168 BIRGER HAGÅRD (m) replik:

Herr talman! Jag är inte säker på att det hade gjort saken bättre.

Anf. 169 BJÖRN SAMUELSON (v):

Herr talman! Till detta betänkande har vi från vänsterpartiets sida fogat två reservationer.

En reservation handlar om lokaliseringen av statens handikappsinstitut för skolfrågor. Vi ställer oss tveksamma till lokaliseringen till Härnösand. Vi anser att Sundsvall/Härnösands-området bör bli föremål för andra regionalpolitiska stödinsatser. Vi tror att det hade varit av värde att ha detta institut lokaliserat till samma ort som det nya skolverket.

Den andra reservationen handlar om professorstillsättningar. Alla partier utom vänsterpartiet tycker att de enskilda högskolorna skall handha dessa. Sverige är inte ett särskilt stort land, och vi tycker att frågan om tillsättning av professorer skall ligga kvar på regerings- och riksdagsnivå.

Vi har i stället föreslagit att man skulle inrätta en ny tjänst inom högskolan, nämligen biträdande professor. Detta förslag har av och till förts fram tidigare i denna kammare. Vi trodde nog att det här förslaget skulle få en mer positiv reaktion från de övriga partierna än vad som blivit fallet. Vi får alltså återkomma med dessa förslag.

Om vi hade haft mer tid skulle det ha varit intressant att ta en fri och öppen diskussion om vilken roll högskolan skall spela i det svenska samhället framöver. Nu har folkpartiet och moderaterna lagt fram någonting som de vill beteckna som ett nytt förslag, nämligen att en del universitet, tekniska högskolor och någon medicinsk utbildningsanstalt skall ombildas till stiftelser. Detta är ingenting nytt, herr talman, utan det är egentligen att gå tillbaka många decennier i tiden. Jag skall inte gå in närmare på detta men vill ändå peka på att den föreslagna ordningen otydliggör den politiska ansvarigheten för högskolans verksamhet. Jag tror att det i en demokrati är viktigt att de som kan hängas också skall kunna hängas, dvs. göras ansvariga för den politik som förs inom olika samhällsområden. Jag tycker dessutom att det är ett halvhjärtat förslag. Om man nu vill placera ut dessa universitet på någon form av skapad marknad hade det i så fall varit bättre att föreslå att vi skulle sälja ut t.ex. någon handelshögskola och försöka göra den lönsam. Det hade varit ett mer radikalt förslag.

Till sist, herr talman, vill jag liksom de tidigare talarna rikta ett tack till Lars Gustafsson för de år som vi haft tillsammans i utbildningsutskottet. Det har varit ett givande och tagande. Både som ett tack till Lars Gustafsson och som ett inlägg i debatten skall jag be att få läsa ett par korta dikter, eftersom jag vet att Lars Gustafsson är road av lyrik.

Den första dikten heter "Mitt universitet" och är skriven av Vladimir Majakovskij. Den ingår i samlingen "Jag älskar", som gavs ut 1922:

Ni kan franska,
dividera,
multiplicera,
böja konstiga former.
Men säg mig om ni kan
sjunga kör ihop med ett hus?
Kan ni spårvagnsspråket?
Fågelsångaren i mänsklig tappning,
som nyss är framkläckt ur ägget
räcker sin hand mot boken
och pappret i häftet.
Alfabetet har jag lärt från skyltar.
Jag har vänt sidor av järn och bleckplåt.
Jorden, jo, den tar man,
skär upp,
river itu
och sedan studerar med den.
Hela den är den minsta världsglob som finns.

Till sist en dikt av Alf Henriksson, Boksyntheten, ur diktsamlingen Medan göken tiger (1964):

Om den lärde professorn i litteraturhistoria
med okuvlig idoghet läser en bok om dagen
söndag och vardag i nittio år, då har han läst in
vid pass tjugofemtusenfemhundrafemti volymer.
Men trettiotusen tavlor med kilskrift på
finns enbart i British Museum, och hundradetusen
band ägde Linköpings läroverk när seklet var ungt.
Så kan det bevisas med enkel aritmetik
att det mesta som människor vet måste tydligen vara
hörsägen, handboksupplysningar, andrahandskunskap.
Och till råga på allt har kineserna skrivit en del.

Anf. 170 BIRGER HAGÅRD (m) replik:

Herr talman! Det vore mig fjärran att svinga mig upp till sådana poetiska höjder som Björn Samuelson, utan det var någonting mycket mera prosaiskt som jag tänkte på i sammanhanget. Han säger att idén om stiftelser inte skulle vara ny. Tänker han då på Uppsala Öd möjligtvis? Annars har vi en gammal tradition av statlig centralförvaltning. Det gällde våra universitet som hade att utbilda präster och ämbetsmän. Utvecklingen därefter har böl-

jat fram och tillbaka. Vi har sett hur man haft större eller mindre grad av statligt inflytande.

Under en tid har vi varit inne på den senaste fasen då staten verkligen strävat efter att utöva allt sitt inflytande och närmast sett universitet och högskolor som ett instrument i det härskande partiets tjänst.

Det är detta vi nu ser att man också är på väg bort ifrån, och det vill vi ytterligare påskynda och då ta upp idén med stiftelser.

Är det annars så att Björn Samuelson vill sälja ut någonting här, så skulle vi kunna diskutera det. Jag hörde att hans partikollega när det gällde bostadsfinansieringen inte hade någonting emot att gynna kapitalismen och bankerna. Är Björn Samuelson inne på likartade tankar, så kan man bara säga att när det gäller vänsterpartiet kan man vänta sig allting numera.

Anf. 171 BJÖRN SAMUELSON (v) replik:

Herr talman! Jag höll på att säga precis samma sak om moderata samlingspartiet, men så kom jag på att man inte skall väcka den björn som sover.

Detta med stiftelse och de nya organisationsförslag ni föreslagit är egentligen ingenting nytt. Det går egentligen tillbaka många decennier. Jag ville peka på ett problem i mitt anförande: Vem skall ta det politiska ansvaret framöver för högskoleverksamheten?

Det är ju fler människor än de som tar del av högskoleverksamhet som är med och finansierar detta. Då måste högskolan också finnas med på den politiska dagordningen. Då måste det också, som jag ser det, finnas politiker som skall kunna ställas till svars för de samlade resultat som högskolan presterar.

Det gäller inte inom verksamheten som sådan utan mer ifrån vad jag skulle kunna kalla ett samlat resultat.

Jag tycker inte man skall förenkla de olika problem som finns kring högskolan på det sätt som folkpartiet och moderaterna gör genom att säga hokus pokus, nu kan vi göra en stiftelse av alltihop och så blir det frid och fröjd.

Jag tror det är betydligt mera komplicerat än så. Skall vi, som någon tidigare talare nämnde, ha ett bra intellektuellt klimat i samhället så tror jag att tydlig rollfördelning och tydliga ansvarighetsområden är till fördel för ett bra intellektuellt klimat.

Anf. 172 BIRGER HAGÅRD (m) replik:

Herr talman! Jag efterlyser fortfarande vilken tid Björn Samuelson avser. När skulle vi, konkret, haft stiftelseform vid universitet och högskolor? Jag kan inte påminna mig detta. Vi har haft Göteborgs högskola, Stockholms högskola – är det detta han åsyftar?

I övrigt vill jag bara göra den kommentaren att ju mindre vi har av politiskt inflytande i dessa sammanhang dess bättre. Forskningen och den högre utbildningen skall stå fria och kunna vara någonting av ett sanningsvittne, ett offentligt område där man sätter sanningen i högsätet och utövar kritik mot det samhälle vi lever i. Det är den främsta uppgiften.

Anf. 173 BJÖRN SAMUELSON (v) replik:

Herr talman! Jag skall inte förlänga debatten för mycket. Att säga att någon samhällsverksamhet skall stå politiskt fri, ja, vi kan diskutera länge om någonting sådant är möjligt.

Det bästa vore egentligen att om något skulle stå politiskt fritt framöver skulle det vara moderata samlingspartiet.

Anf. 174 EVA GOËS (mp):

Herr talman! Jag tycker detta betänkande är bra, och vi står bakom nästan allt. Vi har en enda reservation, om ekvivaleringsverksamheten. Vi anser att det inte behöver utredas om avgift eller inte, eftersom vi anser att det inte skall vara någon avgift.

För övrigt är det positivt, och jag får som alla andra säga att jag önskar Lars Gustafsson lycka till i hans framtida verksamhet. Jag tror inte att han kommer att stå still sedan han lämnat riksdagen. Jag vill tacka för den tid som varit, och jag vill också tacka övriga ledamöter i utskottet.

Jag vill tillägga att vi också vill stöjda Waldorfskolorna med 5 milj.kr. Vi äskade först 20 milj.kr., men efter att ha hört oss för om hur mycket de kunde göra av med detta budgetår fann vi att 5 miljoner låg litet närmare verkligheten.

Jag är glad att vi har hjälpt dem akut.

Vi vill dessutom ändra statsbidragssystemet så att alla elever får samma underlag för statsbidrag. Då hoppas jag det skall finnas stora möjligheter för dessa skolor att fortsätta att leva och att blomma.

När det gäller handikappinstitutet har jag hört delade meningar om förläggningen i Härnösand. Jag har hört både för- och nackdelar. Det finns också handikapporganisationer som tycker det är bra att institutet förläggs till Härnösand. Somliga talar för och andra emot, och det kanske beror på var man befinner sig i Sverige.

Jag tycker utskottet har behandlat saken väl. Man har tänkt på att det kan behövas mera medel om man måste resa mera. Jag säger som Larz Johansson att det är viktigt att tjänstemännen, som kommer att tjänstgöra i Härnösand, kanske får resa mer än de som sitter på handikapporganisationernas kanslier.

Men det är viktigt att man har en god samverkan mellan handikappinstitutet och skolverket. Vi var inne på samma linje som centern, att det skulle varit ett och samma verk. Då hade vi gärna sett allting i Härnösand.

Detta med linjeupplösning är något som miljöpartiet också drivit när det gäller högskolan. Jag tycker det är oerhört viktigt för att högskolan skall vara ett kreativt centrum och ett kunskapscentrum. Man skall inte bara mäta genomströmningshastighet. Det skall verkligen vara kvalitet. Det är också viktigt att dessa fasta forskningsresurser kommer ut till små högskolor. Det ligger naturligtvis i vår tanke om decentralisering.

Jag vill avsluta med att säga att jag står bakom reservationen, men jag yrkar inte bifall till den.

Anf. 175 LARS GUSTAFSSON (s):

Herr talman! Det är en ödets ironi att min sista debatt i riksdagen skall vara vid denna tidpunkt på kvällen. Jag erinrar mig tiden för 22,5 år sedan

när jag kom in i riksdagen. Då slutade de flesta debatter mycket senare än denna. Vi har blivit vana vid andra tider på senare år. Eftersom det är ganska få, ett drygt dussin, närvarande i kammaren och de tänker väl sitta kvar tills det blir slut på utbildningsdebatten, tänkte jag faktiskt ta mig litet tid. Jag tänkte koncentrera mig på ett ämne och i huvudsak ägna detta anförande åt moderat- och folkpartireservationerna 10–13. De är baserade på Carl Bildts och Bengt Westerbergs motion Ub195.

Först vill jag säga ett par ord om reservation 8. Reservanterna anser att UHÄs roll huvudsakligen skall vara att vara en tillsynsmyndighet. Ansvaret för uppföljning och utvärdering skulle skiljas från myndighetsutövning och skötas av ett fristående organ. Tvärtemot reservanterna anser utskottet att tillsyn, uppföljning och utvärdering hänger samman och förutsätter varandra. Utskottet anser att uppföljning och utvärdering just hör till myndighetsutövning. Reservanterna vill att det skall vara ett fristående organ som skall stå för uppföljning och utvärdering.

UHÄ är fristående i förhållande till varje högskola. UHÄ är inte underordnat dessa högskolor och behöver inte vara rädd för att göra utvärderingar antingen på en viss högskola eller av en viss typ av utbildning vid flera högskolor. Jag föreställer mig faktiskt att verksamheten framöver med uppföljning och utvärdering kommer att se ut på följande sätt. Först och främst kommer varje högskola att ha en s.k. intern utvärdering där man sysslar med sådant själv. Den är viktig, men den behöver kompletteras med extern utvärdering. Den externa utvärderingen kommer UHÄ att stå för, eftersom man har överblicken och förutsätts ha den sakkunskap som behövs för utvärderingen. Utvärderingen kommer säkert också att göras av organ som t.ex. RRV, som i hög grad är fristående organ både mot högskolor och mot UHÄ.

Eftersom vi nu rör oss på det högre utbildnings- och forskningsområdet, kommer säkert en del utvärderingar att ske som regelrätta forskningsinsatser inom vissa discipliner. Slutligen kommer väl också internationella organ, som t.ex. OECD, att genomföra genomlysningar. Som ledamöterna i utskottet vet pågår just nu en sådan. Den omfattar högskolan tillsammans med andra delar av vårt skolsystem. Några av utskottets ledamöter har också fått träffa dessa OECD-utvärderare. Jag tror faktiskt att det är ganska väl sörjt för av varandra oberoende utvärderingar i framtiden. Jag tror inte att man behöver vara rädd på den punkten.

Vidare har vi reservationerna 10–13 från moderaterna och folkpartiet. De utgår från den motion som har undertecknats av Carl Bildt och Bengt Westerberg. Reservation 10, som Birger Hagård yrkade bifall till, får anses vara central. Den handlar om att ge universiteten vissa maktinstrument, som det uttrycks, i form av ekonomiska resurser oberoende av den politiska viljan. Birger Hagård använde uttrycket fullständig autonomi.

När jag lyssnade på Lars Leijonborg modifierade han för sin del det uttrycket och talade om att även stiftelserna i viss mån blir beroende av staten. Det är intressant att höra den nyanseringen. Den finns det inte mycket av i motionen eller reservationen.

Annars låter det spännande att vara oberoende av den politiska viljan. Läser man vidare i reservationen motsvarar den inte alls vad portalstycket lovar. I fortsättningen av reservationen kan man nämligen läsa att hela syste-

met förutsätter att staten sluter kontrakt med resp. universitet om minimiantal studerande, vissa forskningsresurser och ämnesinriktning. Där får man observera ordet "förutsätter".

Längre fram i reservationen står det att stiftelsekapitalet skall tillföras från staten. Det i sin tur skall göras möjligt genom att man försäljer andra statliga tillgångar. Litet längre fram i reservationen står det att en del av verksamheten skall finansieras genom att universiteten sluter avtal med staten om utbildning och forskning.

Staten sluter alltså kontrakt med stiftelsen och universitetet om ett minimiantal studerande, forskningsresurser och ämnesinriktning. Stiftelsekapitalet tillförs från staten. Andra statliga tillgångar skall säljas. Stiftelsen och universitetet sluter avtal med staten om utbildning och forskning.

Reservanterna från moderata samlingspartiet och folkpartiet säger att de vill ge universiteten ekonomiska resurser som är oberoende av den politiska viljan. Allt detta förutsätter just politisk vilja. Fast det är förstås moderaternas och folkpartiets politiska vilja det är fråga om. När det är moderaternas och folkpartiets politiska vilja som skall slå igenom är det tydligen bra att politisk vilja används för att vidta förändringar i ett system. Klarare tycker jag knappast att ihåligheten i allt tal om universitetens oberoende av politisk vilja kan framstå.

Detta resonemang om att vara oberoende av den politiska viljan är inget nytt. I olika sammanhang har den tanken framförts, starkast från moderaterna men även från folkpartiet. Jag behöver bara erinra om diskussionerna om högskolestyrelsernas sammansättning för en del år sedan. Då uttalade folkpartiet och moderaterna att politiseringen var ett hot mot självständigheten.

Man kan då fråga sig hur det är i dag. Just nu pågår det nomineringar till högskolestyrelserna. Vad händer då? Jo, universitetens ledningar försöker försäkra sig om så många riksdagspolitiker som möjligt. Några av dem sitter förresten här i salen. Varför det? kan man fråga sig. Ja, inte kan det väl vara för att de sedan skall förkväva universitetens frihet. Tvärtom beror det antagligen på att universiteten tilltror politikerna att kunna hjälpa universiteten på något sätt.

Inte skulle väl friheten för universitetet i Linköping hotas om Birger Hagård kom in i styrelsen? Lika litet skulle universitetet i Stockholm politiseras i någon dålig mening om Lars Leijonborg tog plats i dess styrelse. Eller har jag nu alldeles fel i dessa fall? Jag måste ställa den frågan mot bakgrund av de formuleringar ni har. Jag hoppas att det inte är så.

Så ett par ord om finansieringen av stiftelserna. Vi får veta att dessa stiftelser och universitet skall tillföras ett stiftelsekapital från staten och att detta kapital skall vara så stort att avkastningen dels täcker kostnaderna för dagens centrala administration, dels en del av de nuvarande fakultetsanslagen. I övrigt skall finansieringen tydligen ske genom att universiteten tar ut kostnaderna för utbildning och forskning på något slags uppdragsbasis. Några uppgifter därutöver om finansieringen lämnas inte i reservationen, som mot bakgrund av förslagets karaktär enligt min mening är ovanligt kort. Inte heller motionen är i detta stycke mer upplysande.

Mot bakgrund av dessa bristfälliga upplysningar i reservationen måste jag

fråga Birger Hagård eller Lars Leijonborg hur stort kapital som fordras för detta. Jag menar inte i detalj men någorlunda bestämt. Hur stor del av dessa fakultetsanslag skall avkastningen av stiftelsekapitalet egentligen vara med att täcka? Hur stora föreställer ni er att löntagarfondernas tillgångar är, och hur mycket av dem skall man ta just till detta? Ni har ju också tankar på att använda dem till andra ändamål.

När ni talar om att göra universiteten oberoende av den politiska viljan, vilka garantier har ni då egentligen för att universiteten inte enligt ert förslag i stället blir beroende av konjunkturerna? Eller tror ni att kapitalavkastningen är konjunkturokänslig? Vi vet hur det var med riksbankens jubileumsfond, en fråga som vi hanterade nyligen i utbildningsutskottet. Inte heller den klarar av att göra sig oberoende av den politiska viljan, dvs. kapitaltillskott från riksdagen, fastän fonden hade stora förhoppningar knutna till en aktiv fondförvaltning. En läsning av dess årsberättelse för 1990 är enligt min mening i detta stycke mycket informativ, för att inte tala om de mycket mer berömda stiftelser som vi har här i landet som har haft svårigheter att hålla uppe sin avkastning genom årens lopp. Jag skall inte nämna några namn.

Herr talman! Det är egentligen inte det faktum att det är stiftelseformen som förs fram i motioner och reservation som är det intressanta eller märkliga. Det har funnits och finns skolor på olika nivåer och annan verksamhet som drivs i denna form. Det är motiveringen för stiftelseformen som jag vill ta fasta på, nämligen att göra universiteten oberoende av den politiska viljan. Det är den som jag tycker är det märkliga och intressanta. Det är märkligt och intressant eftersom konstruktionen, i varje fall så långt man kan följa den i denna rätt vaga skiss, knappast leder dit reservanterna själva anser sig vilja nå.

För det första gör man alltså inte universiteten oberoende av den politiska viljan. Tvärtom förutsätter faktiskt förslaget att staten spelar en aktivt stödjande roll. Staten styrs av en politisk vilja, oavsett vilka partier som har makten.

Nu inbillar sig tydligen inte Lars Leijonborg att universiteten skall vara totalt oberoende, men Birger Hagård har en annan inställning på den punkten. Jag vet inte riktigt var man kommer att landa. I varje fall tycks folkpartiets talesman inse att det inte är någon total autonomi det är fråga om.

För det andra kan man säga att reservanterna dessutom gör universiteten beroende av konjunkturen, genom den kapitalavkastningskonstruktion som finns.

För det tredje, om man skall lägga till det, kan man säga att universiteten görs beroende av marknaden. Motionärerna säger ju att universiteten skall leva på att sälja utbildning och forskning i konkurrens med andra, alltså på något slags uppdragsbasis.

Vid sidan om kan det finnas anledning att ställa frågan: Hur går det egentligen med de små och udda ämnen som vi behöver ha i landet, t.ex. inom en del språk? Och hur går det med ämnen som är "onyttiga"? – när man talar hörs inte citationstecknen kring ordet.

Jag kunde resa fler frågor, men jag skall sluta med frågorna nu. Det finns mycket att säga om reservationen och motionen. Jag noterade på ett ställe

att i motionen förs ett resonemang om att man vill ha 500 milj.kr. till för utrustning och att beslut om det bör fattas så fort som möjligt. Det kravet finns inte ens i motionens hemställan, och då är det litet svårt att ta ställning till den propån.

Sedan vill jag gärna också uppehålla mig litet grand vid den grundläggande högskoleutbildningen, där det reses krav på att det skall vara 18 000 platser mer per år, "jämfört med innevarande budgetår". Det låter bra och stort och pampigt. Men varför jämföra med innevarande budgetår?

Vi vet ju redan att regeringens propositioner i vår innehöll påslag med 2 380 platser, vilket det blir, om man adderar alltihop. Sedan vet vi att utbildningsutskottet lade på 5 000 platser ytterligare. Det var alltså alltihop för 1991/92. Vidare beställde utbildningsutskottet minst 5 000 platser till för 1992/93. Det gör tillsammans någonting på 12 380 platser, jämfört med innevarande budgetår. Det är alltså bara 5 620 platser kvar.

Man får sedan utgå ifrån att nästa forsknings- och högskoleproposition, som skall komma på våren 1993, anlägger ett treårsperspektiv även på den grundläggande utbildningen. Utskottet har också där redan gett det till känna, så motionen kommer litet efter på den punkten också.

Man kan väl säga att vad göras skall är allaredan gjort resp. beställt från utbildningsutskottets sida. Då framstår de kvarvarande 5 600 platserna som något blygsammare än de 18 000. Jag tycker att det hade varit bättre att dra bort det som vi redan har gjort, i stället för att utgå från de 18 000 platserna.

Sedan bara ett par korta kommentarer till de andra reservationerna. I reservation 11 vill moderaterna och folkpartiet pröva ett system där studenternas val direkt skall styra resurserna. Det påstår reservanterna skulle leda till en prioritering av utbildningens kvalitet, men det finns inte något resonemang om varför så skulle ske egentligen. Därför skulle jag vilja att ni utvecklade det här litet mera. Det vore intressant att höra.

Själva motionen pekar åtminstone på en komplikation. Man säger att utbildningar kostar olika mycket. Hur vill ni då komma åt den komplikationen? Man kan rimligen inte göra våld på verkligheten och bringa alla till att kosta lika mycket.

Även om man nu kan vara en vän av att de studerandes önskemål får väga tyngre vid dimensionering och inriktning, har jag svårt att se att de studerandes önskemål skulle få vara den enda determinanten för dimensionering och inriktning. Någon vikt måste rimligen också läggas vid samhällets behov av personal inom utbildning, vård, rättsväsen, etc. En speciell aspekt utgör här de mindre och medelstora högskolorna och därmed tillgängligheten i olika delar av landet. Jag skall bara peka på den problematiken och lämna den tills vidare, eftersom tiden rinner i väg.

Utskottet finner, mot bakgrund av att nytt anslagssystem skall införas i från 1993/94, ingen anledning att biträda det här motionsyrkandet.

I reservation 12, som några har varit inne på, vill man ha mer medel för internationalisering, men där nämns inga summor och ingen tidpunkt. Det borde annars ha varit lätt att komma med preciserade förslag, så att man hade haft något konkret att ta ställning till. Jag kan möjligen förstå att speciellt folkpartisterna i utskottet hade svårt att av sin partiledning få mer

pengar till dimensionering och därför drar sig för att efter så kort tid komma med ytterligare anslagsyrkanden i mer konkret form.

Reservation 13 innehåller ju fyra propåer som alla rör forskning. Alla de här propåerna är ju vällovliga, men de är kostsamma. Några preciseringar finns inte här heller. Därför är det svårt att veta någonting om vilken volym och takt och därmed kostnadernas fördelning i tiden. Vi behandlade den här forskningspolitiska propositionen i kammaren den 8 juni 1990. Då tog vi ställning till forskningspolitiken för tre år framåt. Det har inte, enligt min mening, inträffat någonting som är av sådan vikt att det gör det motiverat att ta upp besluten från juni 1990 till omprövning. Det får i vanlig ordning göras inför nästa treårsperiod, dvs. våren 1993.

Med det anförda ber jag att få yrka bifall till hemställan i utbildningsutskottets betänkande 21 på samtliga punkter.

Anf. 176 BIRGER HAGÅRD (m):

Herr talman! Jag skall gärna försöka svara Lars Gustafsson på de punkter som han har tagit upp, eller i varje fall några av dem.

Först vill jag erinra om att, som Lars Gustafsson väl känner till, det har varit minst sagt litet stökigt i utskottet. Vi har fått ett antal propositioner som har behandlat olika frågor när det gäller dimensionering etc. Detta har också bidragit till att vi inte har något yrkande när det gäller t.ex. utrustningen och de 500 miljoner som Lars Gustafsson tog upp. Det har vi behandlat i ett annat sammanhang.

Det gäller också internationaliseringen. Där har summor varit anslagna, och dessa har då avvisats. När det gäller forskningen ville vi lägga på, vill jag minnas att det var, 20 milj.kr. ytterligare till omvandling av utbildningsbidrag till doktorandtjänster.

Detsamma gäller också i dimensioneringen här. Det här togs upp först i det gemensamma program som utformades av folkpartiet liberalerna och moderata samlingspartiet. Där hade vi att utgå ifrån det faktiska läget som existerade. Då hade utbildningsutskottet ännu inte fattat något beslut om att öka ut de här platserna. Det är sådant som sker under processens gång. Det är i och för sig riktigt, som Lars Gustafsson säger, att det återstår 5 000–6 000 platser för att man skall komma upp i dessa 18 000 platser. Det bör inte vara alldeles omöjligt att göra det.

När det sedan gäller själva konstruktionen vill jag bara erinra om att tanken är att staten skjuter till en grundplåt genom att sälja ut företag, slakta löntagarfonder eller vad man nu gör. Staten skjuter till den här grundplåten, och avkastningen bör kunna täcka den centrala administrationen, har vi sagt, för universitetet eller högskolan och dessutom en del av de nuvarande fakultetsanslagen. I övrigt måste naturligtvis staten stå som en beställare. Det är riktigt att staten måste se till att det finns lärare, läkare och vad det nu kan vara fråga om. Staten kommer då att vara beställare i de här sammanhangen. Universiteten och högskolorna har då att utföra det här och ta betalt för det i vanlig ordning. Så till vida är det naturligtvis helt riktigt att universiteten och högskolorna kommer att vara beroende av kunderna, av beställarna. Där kommer det naturligtvis inte att kunna vara någon fullständig frihet. Det centrala är ju å andra sidan här att staten så litet som möjligt lägger

sig i de olika detaljerna, att man lämnar åt de olika universiteten och högskolorna att själva utforma sina regler och att själva utforma sina profiler på olika områden.

På det här sättet kan kvaliteten också förbättras. Hur stort kapitalet bör vara är en fråga som det självfallet, det förstår också Lars Gustafsson, inte låter sig besvaras här. Men nog är både löntagarfonder och statsägda företag av en sådan storleksordning att en utförsäljning skulle kunna ge ett hyggligt kapital i botten.

Jag får nöja mig med att besvara de här frågorna och säga att det naturligtvis skulle ha varit intressant att kunna ha en större debatt om det. Om det blir oklarheter i fortsättningen kan vi väl alltid få Lars Gustafsson som konsult när vi skall utforma det nya programmet.

Anf. 177 LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Vi har fört fram ett par – i varje fall för svensk utbildningsdebatt – ganska nya idéer i vårt program och i vår motion. Jag noterade att Lars Gustafsson sade att det var spännande idéer. Därefter ställde han ett antal frågor, varav flera naturligtvis är relevanta. Det går inte att i detalj besvara dessa frågor, för det behövs ett idéutvecklingsarbete på detta område.

Det krävs en politisk vilja för att man skall kunna genomföra den här operationen, men tanken bakom den är att man efteråt skall ha en högre grad av autonomi än man för närvarande har. Självfallet är detta en gradfråga, som kan konkretiseras ungefär så här: Har handelshögskolan i Stockholm en större frihet gentemot statsmakterna än vad Stockholms universitet har? Jag tror att det är så, men detta är inte svart eller vitt, utan det är just en gradfråga. Jag tycker att det är angeläget att sträva efter ett större oberoende gentemot statsmakterna.

Som Lars Gustafsson nämnde har vi i en annan reservation fört fram en idé som innebär att man skulle pröva ett system där studenternas val mera direkt får genomslag för resursfördelningen – det som på modern svenska kallas för ett voucher-system. Inte heller detta system skiljer sig i grunden från det system som vi i dag har. Nu slår studenternas vilja förhoppningsvis på sikt igenom vid anslagsfördelningen genom en politisk process. Med ett voucher-system skulle detta ske snabbare.

Att göra universiteten och högskolorna mera beroende av studenternas val skulle framtvinga ett ökat intresse ute på enheterna för kvalitet i utbildningen. Det skulle ganska snabbt sprida sig bland studenterna vilken utbildning som är bra i Göteborg och vilken som är bra i Umeå. Studenternas val skulle innebära en form av röstning. De enheter som valdes bort skulle ganska snabbt tvingas att höja sin kvalitet.

Anf. 178 LARS GUSTAFSSON (s):

Herr talman! Birger Hagård anser att det centrala är att staten inte skall lägga sig i detaljer. Då kan man fråga sig om det är någonting specifikt för den stiftelseform som ni förespråkar. Om man ser till de tankegångar som har förts fram i kompletteringspropositionen, där man skissar på en ny organisation för högskolan, framgår det ganska tydligt att även den reformeringen leder till att staten kommer att lägga sig i mycket mindre i fortsätt-

ningen när det gäller detaljer. Det kommer alltså att bli en ökad grad av autonomi inom högskolan.

Er stiftelsetanke leder inte särskilt mycket längre än vad en normal reformering av det nuvarande systemet gör. Det återstår för er att bevisa motsatsen.

Lars Leijonborg sade att detta är en gradfråga. Det är efter operationen som det skall bli en högre grad av självständighet för högskolorna. Detta resonemang kan man möta på samma sätt, dvs. genom att hänvisa till de förslag som har aviserats om att högskolorna skall ges större självständighet att operera. Det gäller både beträffande anslagen och beträffande själva styrsystemet. Den uppsättning organ som finns skall de också få större frihet att bestämma själva. Jag tycker därför att detta är tillgodosett även inom den nuvarande ramen för reformer.

Birger Hagård kunde inte säga något om storlekar m.m. Eftersom jag inte fick något svar från Lars Leijonborg och Birger Hagård på den punkten skulle jag kunna ta upp ett resonemang om detta. Men tyvärr är timmen så sen. Det kan ändå vara intressant att veta att kostnaderna för de sex universiteten och de tre fackhögskolorna när det gäller fakultetsanslagen och den centrala administrationen är ungefär 4 miljarder. För att klara kostnaderna för dessa nio enheter har vi samma reala avkastningskrav som löntagarfonderna, dvs. 3 % av nuvärdet av förvaltade medel. Det skulle då fordras ett kapital i storleksordningen 130 miljarder. Och löntagarfonderna lär inte ha mer samlade marknadsvärderade tillgångar än ca 19–20 miljarder. Där ser man något av spännvidden. Om man sedan vet att statsbudgeten för 1991/92 omsluter 450 miljarder har man några referenspunkter att sätta in för att försöka bedöma er skiss. Då får man ett hum om vilken storleksordning det egentligen är fråga om.

Det är inte trovärdigt att, när man kommer upp i sådana summor, tro att storlekar av detta slag kan hanteras oberoende av den politiska viljan. Det är alldeles för stora summor för detta som vi rör oss med. Och relationer mellan varifrån ni kan ta pengar och vad som behövs, tycker jag inte heller pekar på att det här är särskilt realistiskt, åtminstone inte i den tappning som ni nu har gett det här förslaget.

Anf. 179 BIRGER HAGÅRD (m):

Herr talman! Det är alldeles givet att hela denna skiss måste utformas ytterligare. Men redan nu förvaltar ju universiteten och vissa fackhögskolor stora summor. Jag tänker på Uppsala universitetet, som torde ha fasta tillgångar på ungefär en miljard kronor. Och jag vill minnas att Karolinska har tillgångar på ungefär 600 miljoner. De andra universiteten har också åtskilliga sådana tillgångar. Detta tillsammans med det som naturligtvis riksdagen får betala för den utbildning som man beställer, för den forskning som man vill skall utföras, etc., borde i och för sig förslå.

Men det centrala är att de olika universiteten och högskolorna genom ett sådant förslag blir självständigare och får möjlighet att profilera sig, och det blir sannolikt en bättre kvalitet. Det är roligt att Lars Gustafsson tycker att idén är intressant och att han inte alls ställer sig främmande till att pröva detta. Det gör att jag väl får sluta detta inlägg med att upprepa vad jag sade

om att det är möjligt att Lars Gustafsson kan göra stora insatser som konsult när vi utformar ett nytt universitets- och högskoleprogram i Sverige.

Anf. 180 LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Lars Gustafssons uträkning hade väl ändå några brister. Först och främst är det i varje fall inte folkpartiet liberalernas tanke att man måste överföra alla universitet och forskningshögskolor till stiftelseform omedelbart, utan tvärtom står det i detta program att det handlar om några av dem.

Jag tycker inte att man skall ta hela fakultetsanslaget, eftersom det är ganska viktigt att vi har kvar det som väldigt mycket har varit svenskt universitetsväsendes kännemärke, nämligen att forskningsenheter har fått lov att konkurrera om forskningsanslagen. Grunddragen i forskningsfinansieringssystemet kan alltså bibehållas. Men för att öka oberoendet har vi sagt att en del av fakultetsanslagen kan ersättas med avkastningen av ett stiftelsekapital. Men det handlar inte om den storleksordning som Lars Gustafsson här talade om.

Det regeringen kom med i kompletteringspropositionen – minskningen av UHÄ, uppbrytningen av linjesystemet, decentraliseringen när det gäller inrättande av professurer, och en hel del annat – är saker som vi under årens lopp har fört fram. Därför kan jag tala med ett visst självförtroende när jag säger att jag tror att de idéer som vi har fört fram i den motionen och i det gemensamma programmet kommer att finnas med i den utbildningspolitiska debatten ett tag och i en eller annan form materialiseras i form av samhällsförändringar, kanske förr än vi anar. I detaljer finns det, som jag sade, säkert anledning att fundera.

Som Lars Gustafsson också var inne på är den nuvarande regeringens ambition numera också att öka högskolornas självständighet. Vi tror bara att vi har hittat en bättre form för detta än vad regeringen har gjort i kompletteringspropositionen.

Anf. 181 LARS GUSTAFSSON (s):

Herr talman! Då detta mänskligt att döma är mitt sista inlägg från riksdagens talarstol vill jag först tacka alla meddebattörer här i dag och i tidigare debatter för ett i huvudsak hyggligt meningsutbyte. Jag tackar också för alla erkännsamma ord som har yttrats nu och tidigare.

Jag har inte hört till de mera talträngda i denna kammare och således inte tagit upp alltför mycket tid. Det har andra gjort. Min håg och läggning har mera stått till de små sammanhangen – utskott, utredningar, utskottsgrupp, informella överläggningar och samtal. Jag tror mig ha gjort större nytta där än genom frekventa inlägg här i kammaren.

Det förhållningssättet ger inte särskilt mycket utdelning i statistiska sammanhang, vari det lätt mätbara alltid totalt dominerar.

Jag fick i min hand vid förra riksmötets avslutning ett konvolut med titeln Sagt och gjort och med mitt namn under. När jag slog upp dokumentet fann jag följande:

1 motion med mig som första namn
2 yttranden i kammaren

Det såg onekligen litet tomt ut på A4-sidan, och jag tänkte: Det här är alltså allt jag har sagt och gjort. Det var inte mycket. Jag erinrade mig då alla sammanträden i ordförandestolen i utbildningsutskottet, alla överläggningar och alla samtal jag deltagit i under året. Jag kunde inte låta bli att skratta åt konvolutets etikett Sagt och gjort. Det är mycket som inte fångas i sådana kvantitativa sammanställningar.

Jag har inte heller känt mycket för att uppträda i massmedia – det är kanske fel av en politiker – med deras inriktning på det udda och sensationella.

På tal om massmedia erinrar jag mig ett lunchsamtal från 1972 med Expressens chefredaktör Per Wrigstad om pressens behandling av riksdagen. Jag ställde frågan till Wrigstad varför Expressen aldrig kunde behandla riksdagens vardagsarbete, t.ex. i utskotten. Han svarade då att det inte var någon nyhet. Jag replikerade att det skulle vara den verkliga nyheten om Expressen för en gångs skull behandlade riksdagens vardag. Han blev svaret skyldig.

Massmediernas förakt för vardagsarbetet gäller förresten inte bara riksdagen. Detsamma gäller kommuner, landsting, föreningsliv, folkrörelser och hela närings- och arbetslivet. Den vanliga vardagen reflekteras sällan i massmedia.

För att kontra Björn Samuelsson: En dikt av Werner Aspenström kan lämpligen illustrera mina känslor härvidlag. Den heter Ikaros och gossen Gråsten.

Efter att ha läst 73 (förträffliga) dikter om Ikaros
önskar jag lägga ett ord för hans lantlige kusin,
gossen Gråsten, kvarlämnad på ängen.
Jag talar också på en grästuvas vägnar
som åtnjuter skugga och vindskydd.

Efter att ha läst 73 dikter om flykt och om vingar
önskar jag frambära min hyllning till fotsulan,
den nedåtvända själen, konsten att stanna
och att äga tyngd – såsom gossen Gråsten
eller hans syster, hemmadottern fröken Granbuske,
som glanslöst men evigt grönskar.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 13 juni.)

13 § Omställning och minskning av den statliga administrationen

Föredrogs
finansutskottets betänkande
1990/91:FiU37 Omställning och minskning av den statliga administrationen (prop. 1990/91:150 delvis).

Anf. 182 RUNE RYDÉN (m):

Herr talman! Vi moderater stödjer naturligtvis alla de reservationer till betänkandet som vi undertecknat. För tids vinnande skall jag inskränka mitt yrkande och mina synpunkter till att endast omfatta reservation 1, trots att det finns mycket att säga om regeringens förslag om omställning och minskning av den statliga administrationen.

Propositionen ger t.ex. endast svaga direktiv om hur neddragningen skall ske. Vi reservanter anser däremot att omställnings- och effektivitetsarbetet i den statliga administrationen bör bedrivas långsiktigt och målmedvetet. Vi anser också att det skall vara ett väsentligt inslag i den ordinarie budgetprocessen. Regeringen borde också ha presenterat en mer genomtänkt strategi för uppbyggnaden av de olika myndigheternas regionala organisation. Det har tyvärr inte heller skett.

Anf. 183 LARS DE GEER (fp):

Herr talman! Denna proposition har egentligen ett stort fel: den kommer sju eller åtta år för sent. Ute i industrin är ju personalbesparande organisationsgenomgångar en nödvändighet med jämna mellanrum. Parkinssons lag leder annars ofelbart till att stora organisationer arbetar med för mycket personal. Den i dag aktuella propositionen innebär egentligen blott att den statliga administrationen utsätts för det rationaliseringens stålbad som industriella organisationer rutinmässigt genomgår.

Från oppositionens sida har detta länge efterlysts, och det är glädjande att det nu äntligen händer något. De föreliggande reservationerna avser antingen önskemål om förtydliganden eller om påskyndande åtgärder. För att spara kammarens tid vill jag i likhet med Rune Rydén yrka bifall till reservation 1.

Herr talman! Eftersom detta är mitt sista anförande i riksdagen ber jag få tacka finansutskottets närvarande medlemmar för trevliga debatter under de gångna sex åren. Vi har visserligen haft meningsskiljaktigheter, men jag tycker att vi har avhandlat dem på ett kamratligt och trevligt sätt i en trevlig debatt.

Anf. 184 IVAR FRANZÉN (c):

Herr talman! Det som behandlas i finansutskottets betänkande 37 om omställning och minskning av den statliga administrationen är en stor och viktig fråga. Den skulle vara mycket väl värd en ingående debatt. Man skulle kunna diskutera t.ex. hur detta skulle kunna ske; hur byråkratin minskar samtidigt som valfrihet och möjlighet till personlig påverkan ökar.

Minskningen skulle också kunna innebära en utveckling. Alla vet ju att utveckling kräver förändringar. Den goda utvecklingen kräver de rätta förändringarna. För att finna de rätta förändringarna krävs det en mycket ingående analys och en mycket god vilja till konstruktivt samarbete. Det återstår mycket arbete innan vi når fram till dessa kunskaper, och oppositionen ger ju inga fullständiga förslag om detta.

Eftersom morgonsolen nu strax tittar in genom fönstren skall jag inte förlänga kammardebatten. Jag begränsar mig därför till att yrka bifall till reser-

vation 2, men centern står självklart bakom alla reservationer som vi deltagit i.

Anf. 185 CARL FRICK (mp):

Herr talman! Inte heller jag skall förlänga debatten, utan jag vill bara yrka bifall till reservation 4. Naturligtvis står vi bakom alla andra reservationer som vi har fogat till betänkandet.

Detta är en stor och viktig fråga, särskilt med tanke på den situation vi befinner oss i i dag, med ständigt ökande budgetunderskott och en mängd andra problem i samhället. Frågan hade därför varit värd en lång diskussion, men jag avstår.

Anf. 186 PER OLOF HÅKANSSON (s):

Herr talman! Kl. 01.40 känner man stark sympati för det från talmansbordet vid olika tillfällen framförda önskemålet om korta inlägg. Jag skall därför bara med hänvisning till vad som är skrivet i finansutskottets betänkande be att få yrka bifall till hemställan i det samma.

Med anledning av att Lars De Geer enligt egen utsago i dag uppträder i kammaren för sista gången vill jag dessutom till honom rikta ett varmt tack för det sätt på vilket vi gemensamt har kunnat genomföra arbetet på finansutskottet.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 13 juni.)

14 § Statliga betalningar och postgirot

Föredrogs

finansutskottets betänkande

1990/91:FiU34 Statliga betalningar och postgirot (prop. 1990/91:150 delvis).

Anf. 187 LARS TOBISSON (m):

Herr talman! Frågan om betalningar till och från staten är en gammal långkörare här i riksdagen. Den första moderata kommittémotionen väcktes direkt efter den socialdemokratiska återkomsten till regeringsmakten vid 1982/83 års riksmöte. Finansutskottets socialistiska majoritet har sedan dess genom åren bjudit ett segt motstånd. Men steg för steg har den tvingats till reträtt, och nu har åtskilliga av de ursprungliga kraven tillgodosetts.

De statliga betalningarna är bara ett bland många exempel på hur regeringen tvingats överge ett motstånd i det egna partiet och göra marknadsekonomiskt betingade eftergifter. Det räcker att påminna om avregleringen av kredit- och valutapolitiken, sänkningen av marginalskatterna, ansökan om medlemskap i EG, den sänkta kompensationsnivån inom sjukförsäkringen, Öresundsbron och införandet av reklam-TV.

Alldeles färska företeelser av samma slag är kronans anknytning till ecun samt beslutet att avmonopolisera och bolagisera byggnadsstyrelsen. I de sistnämnda fallen blev regeringens kapitulation för de moderata kraven lika

plötslig som den var fullständig. Beträffande byggnadsstyrelsen har kammaren för bara drygt en månad sedan på den socialistiska utskottsmajoritetens förslag avslagit just de förändringar som ett enhälligt utskott nu rekommenderar kammaren att i dag – fast möjligen efter några timmars sömn – anta.

I fråga om de statliga betalningarna hade utskottets socialdemokrater dock den goda smaken att skjuta på ärendets behandling till dess att regeringens reformförslag presenterades i kompletteringspropositionen. Vad som där förslogs innebar ingen fullständig framgång för de moderata motionsyrkandena. Men den viktigaste punkten har blivit tillgodosedd, nämligen förslaget att överskjutande skatt skall kunna överföras direkt till konto i bank. Det är för mig en gåta att socialdemokraterna så länge har kunnat motstå de sakligt starkt grundade krav som vi moderater med stöd av bl.a. brottsförebyggande rådet och riksrevisionsverket under många år har framfört.

Men flera punkter kvarstår att förverkliga, innan valfrihet råder mellan post och bank vid betalningar till och från staten. Hit hör bl.a. inbetalningar av mervärdeskatt och punktskatter, vilka enligt regeringens och utskottsmajoritetens mening även fortsättningsvis bara skall kunna göras via posten.

Som framgår av den för moderater och folkpartister gemensamma reservation 1, till vilken jag yrkar bifall, är det angeläget att staten medverkar till att skapa rationella, billiga och bekväma betalningsrutiner i samhället. En väsentlig förutsättning för detta är att fri konkurrens kommer till stånd mellan olika institutioner och betalningsformer. Detta kan uppnås genom en upphandling hos olika betalningsförmedlare på samma villkor som i övrigt gäller inom statsförvaltningen, dvs. i enlighet med upphandlingsförordningens krav på affärsmässighet. Ett område där det framstår som angeläget är utbetalningen av löner och pensioner. Först när postgirots och Nordbankens gynnade ställning vid statliga betalningar har upphävts, kan det, enligt min mening, bli tal om att göra de eftergifter som nu föreslås i form av rätt till räntegottgörelse och övertrassering på postgirokonto.

Herr talman! Det återstår således mycket att göra på detta område innan full frihet råder för allmänheten och myndigheterna att välja mellan postgirot och bankerna som betalningsförmedlare. Men regeringen har anvisat fortsatt utredningsarbete med sikte på ytterligare förändringar. Oavsett vad som händer i höstens val lovar jag att vi moderater i en eller annan form kommer att återkomma med förslag till avreglering på detta område.

Anf. 188 LISBET CALNER (s):

Herr talman! Efter lång dags färd mot natt – jag har räknat att färden har varat i snart 16 timmar – är jag ändå glad över att kunna konstatera att det är så pass många av kammarens ledamöter som är intresserade av finansutskottets betänkande om det statliga betalningarna.

Under de sex år som jag har suttit i finansutskottet har vi diskuterat denna verksamhet minst en gång om året.

Under lika lång tid och förmodligen längre, som jag kunde förstå av Lars Tobisson, har utskottets majoritet lyckats avvärja beslut som – om förslag från moderaterna och folkpartiet liberalerna hade vunnit gehör – skulle ha inneburit att postens förnämliga service över hela landet skulle ha försäm-

rats. Jag tänker då på den betalningsförmedling som postgirot utför åt staten och som genererar medel för att bekosta den rikstäckande servicen.

Utskottets krav är att betalningarna skall ske på ett för allmänheten och näringslivet rationellt sätt. Detta har förresten fastslagits av riksmötet.

Det innebär självklart att förändringar måste ske med tiden. Vi har fattat beslut i riksdagen att dessa förändringar skall vara av sådan natur att de kan genomföras utan att betydande konsekvenser för postens ekonomi uppstår.

Vår bedömning är att de förändringar som nu föreslås i den reviderade finansplanen står väl i samklang med dessa krav.

I finansutskottets betänkande 34 tillstyrker vi att överskjutande skatt kan betalas in på såväl bank- som postgiro. Detsamma kommer att gälla för centrala studiestödsnämndens betalningar, för jordbruksverket och boverket. För att balansera det bortfall av intäkter som blir följden av dessa förändringar tillstyrker utskottets majoritet också att postgirot ges rätt att fritt sätta ränta på juridiska personers postgirokonton och att lämna kortfristig kredit på upp till 30 dagar.

Lars Tobisson har redogjort för de olika reservationerna. Jag vill bara göra den kommentaren att där är vi inte överens utom på en punkt. I en reservation säger nämligen moderaterna och folkpartisterna att det är tillfredsställande att konsekvenserna av olika alternativ närmare belyses och att posten skall få ersättning för den rikstäckande service som vi kräver att den skall ge. Hittills har moderaternas och folkpartiets förslag bara varit att de skall ske "på annat sätt" än nu. Tills dess man gjort en bättre precisering och konkretisering av hur vi skall lösa den frågan, är det nog ändå riktigt att vi belyser de här alternativen och har litet mer fantasi än att vi bara säger att det skall ske "på annat sätt".

Jag tänker fortsätta med en annan sak som har blivit en följetong. Jag läser med stort intresse bankgirots årsredovisning för år 1990 med anledning av Lars Tobissons påstående att det inte går att betala skatt på banken. Jag har försökt förklara detta år efter år, och jag har läst i bankgirots egen skrift. Jag tänker citera den även nu:

"Alla typer av skatt kan betalas i Bankernas Skattegiro. Betalaren behöver bara lämna in ett betalningsuppdrag i sin bank. Bankerna ansvarar sedan för att skatterna betalas i rätt tid.

För betalaren är det lätt och bekvämt och ger dessutom räntevinster eftersom pengarna inte dras från kontot förrän dagen efter förfallodagen."

När det gäller frågan om konkurrensen och bankgirots deltagande i de statliga betalningarna konstaterar man i samma skrift:

"Bankgirot har kommit att spela en allt viktigare roll också i den statliga sektorns betalningsförmedling."

Den kommer att spela en ännu större roll när vi i morgon har voterat om finansutskottets betänkande nr 34. Jag yrkar bifall till utskottets hemställan och avslag på de fyra reservationerna.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 13 juni.)

15 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades
Proposition
1990/91:199 Förbud mot vissa dopningsmedel

Utbildningsutskottets betänkande
1990/91:UbU22 Ändring av anslagsbeloppet till Lokala och individuella linjer samt fristående kurser

Näringsutskottets betänkanden
1990/91:NU39 Postens bankverksamhet
1990/91:NU42 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

16 § Meddelande om NU39 och NU42

Anf. 189 ANDRE VICE TALMANNEN:

Efter samråd med näringsutskottets presidium vill jag meddela att jag i morgon kommer att föreslå att näringsutskottets betänkanden NU39 och NU42 skall avgöras efter endast *en* bordläggning.

17 § Kammaren åtskildes kl. 1.50.

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdets början t.o.m. 4 § anf. 4 (delvis),
av förste vice talmannen därefter t.o.m. anf. 30 (delvis),
av andre vice talmannen därefter t.o.m. anf. 53 (delvis),
av förste vice talmannen därefter t.o.m. anf. 67 (delvis),
av talmannen därefter t.o.m. ajourneringen kl. 17.50,
av förste vice talmannen därefter t.o.m. 6 § anf. 111 (delvis),
av talmannen därefter t.o.m. voteringen efter anf. 125,
av tredje vice talmannen därefter t.o.m. voteringen efter anf. 162 och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

OLOF MARCUSSON

/Barbro Karlsson

Innehållsförteckning

Onsdagen den 12 juni

1 § Förnyad bordläggning 1
2 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 11 juni 1
Näringsutskottets betänkande NU40
Skatteutskottets betänkande SkU26
Socialutskottets betänkande SoU23
Trafikutskottets betänkande TU29
3 § Viss fråga om traktamente till riksdagens ledamöter 7
Konstitutionsutskottets betänkande KU49
Beslut 7
4 § Fast förbindelse över Öresund 7
Trafikutskottets betänkande TU31
Debatt
Elving Andersson (c)
Viola Claesson (v)
Roy Ottosson (mp)
Anders Castberger (fp)
Birger Rosqvist (s)
Förste vice talmannen (om debattreglerna)
Rolf Clarkson (m)
Kommunikationsminister Georg Andersson (s)
Bertil Persson (m)
Kjell-Arne Welin (fp)
Tredje vice talman Bertil Fiskesjö (c)
Andre vice talmannen (om sammanträdets fortsättning under kvällen)
Annika Åhnberg (v)
Gösta Lyngå (mp)
Lars-Erik Lövdén (s)
Förste vice talmannen (om debattiden)
Per Stenmarck (m)
Siw Persson (fp)
Håkan Hansson (c)
Jan Strömdahl (v)
Kjell Dahlström (mp)
Jan Andersson (s)
Ingela Mårtensson (fp)
Maggi Mikaelsson (v)
Paul Ciszuk (mp)
(forts.)

Beslut om samlad votering 106
4 § (forts.) Fast förbindelse över Öresund (forts. TU31)..... 107
Grethe Lundblad (s)
Jan Jennehag (v)
Krister Skånberg (mp)
Anneli Hulthén (s)
Anita Stenberg (mp)
Margareta Winberg (s)
(forts.)
Ajournering 117
Återupptagna förhandlingar 117
4 § (forts.) Fast förbindelse över Öresund (forts. TU31)..... 117
Carl Frick (mp)
Lars Norberg (mp)
Marianne Samulesson (mp)
Margit Gennser (m)
Bengt Silfverstrand (s)
Ragnhild Pohanka (mp)
Förste vice talmannen (om förbudet att från åhörarläktaren störa kammarens förhandlingar)
Beslut fattades efter 8 §
5 § Fast förbindelse över Östersjön 135
Trafikutskottets betänkande TU35
Debatt
Jan Strömdahl (v)
Birger Rosqvist (s)
Beslut fattades efter 8 §
6 § Vissa följdfrågor om ny bostadsfinansiering, m.m. 137
Bostadsutskottets betänkande BoU20
Debatt
Agne Hansson (c)
Knut Billing (m)
Erling Bager (fp)
Jan Strömdahl (v)
Kjell Dahlström (mp)
Oskar Lindkvist (s)
Talmannen
Beslut fattades efter 8 §
7 § Ändrade villkor för vissa bostadslån 152
Bostadsutskottets betänkande BoU21
Beslut fattades efter 8 §
8 § Uppskov med behandlingen av vissa ärenden 152
Bostadsutskottets betänkande BoU22
Beslut..... 152
Trafikutskottets betänkande TU31
Trafikutskottets betänkande TU35
Bostadsutskottets betänkande BoU20
Bostadsutskottets betänkande BoU21

Bostadsutskottets betänkande BoU22
Beslut om samlad votering 154
9 § Allmänna pensionsfonden 154
Näringsutskottets betänkande NU43
Debatt
Karin Falkmer (m)
Kjell Ericsson (c)
Lars Bäckström (v)
Lars Norberg (mp)
Björn Kaaling (s)
Hadar Cars (fp)
Beslut fattades efter 11 §
10 § Sammanslagning av bankinspektionen och försäkringsinspektionen, m.m. 163
Näringsutskottets betänkande NU44
Debatt
Karin Falkmer (m)
Lars Bäckström (v)
Lars Norberg (mp)
Leif Marklund (s)
Beslut fattades efter 11 §
11 § Ekonomisk reglering av äldrereformen 167
Socialutskottets betänkande SoU25
Debatt
Sten Svensson (m)
Rosa Östh (c)
Daniel Tarschys (fp)
Bo Holmberg (s)
Statsrådet Bengt Lindqvist (s)
Oskar Lindkvist (s)
Beslut 183
Näringsutskottets betänkande NU43
Näringsutskottets betänkande NU44
Socialutskottets betänkande SoU25
Beslut om uppskjuten votering 184
12 § Den statliga administrationen på utbildningsområdet, m.m. 184
Utbildningsutskottets betänkande UbU21
Debatt
Birger Hagård (m)
Lars Leijonborg (fp)
Larz Johansson (c)
Björn Samuelson (v)
Eva Goës (mp)
Lars Gustafsson (s)
Beslut skulle fattas den 13 juni

13 § Omställning och minskning av den statliga administrationen . . . 202
Finansutskottets betänkande FiU37
Debatt
Rune Rydén (m)
Lars De Geer (fp)
Ivar Franzén (c)
Carl Frick (mp)
Per Olof Håkansson (s)
Beslut skulle fattas den 13 juni
14 § Statliga betalningar och postgirot 204
Finansutskottets betänkande FiU34
Debatt
Lars Tobisson (m)
Lisbet Calner (s)
Beslut skulle fattas den 13 juni
15 § Bordläggning 207
16 § Meddelande om NU39 och NU42 207
Andre vice talmannen

gotab 98966, Stockholm 1991