

Motion till riksdagen

1988/89:T906

av Ulla Tillander m.fl. (c)

Förbindelserna över Öresund

Centerpartiet underkänner av främst miljömässiga skäl en bro som ett acceptabelt förslag, men det betyder inte att vi säger nej till en fast förbindelse över sundet. Det finns enligt vår uppfattning utmärkta alternativ. Förutom en satsning på moderna färjor bör en satsning ske på en borrhad järnvägstunnel.

Det är hänsynen till miljön i Öresundsområdet som hela tiden varit det tyngst vägande argumentet för vår del och det har fått ökad tyngd, dels genom att miljöproblemen under årens lopp har förvärrats, dels genom att medvetenheten om hur grundläggande de ekologiska sammanhangen är har ökat bland människor i allmänhet liksom kunskapen om hur stora försyndelserna har blivit och hur mycket som måste återställas. Därför är frågan om en Öresundsbro inte bara en fråga för experter – den engagerar stora grupper av befolkningen.

Tveksamheten till ett brobygge understryks av det förhållandet att Öresundsdelegationen har fått tilläggsdirektiv om att utreda förutsättningarna för en borrhad järnvägstunnel mellan Malmö och Köpenhamn, vilket vi alltså vid flera tillfällen har föreslagit.

Många av remissinstanserna underkände de miljöanalyser som låg till grund för Öresundsdelegationernas förslag om en kombinerad förbindelse. Därmed avses alltså en väg- och järnvägsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Det gjorde SMHI som har föreslagit enbart en järnvägsförbindelse eller fortsatt färjetrafik och som främst fäster uppmärksamheten på luftföroreningarna. En annan remissinstans, Miljövårdscentrum vid Tekniska högskolan i Stockholm, anser att det är olämpligt att bygga en bro för vägtrafik. Man är rädd för att det skall skada miljön ytterligare.

När det gäller godstransporter till kontinenten har särskilt åkeribranschen understrukt att de fungerar utmärkt väl nu. Man har ingen som helst förståelse för att tungt lastade lastbilar skall behöva gå igenom Danmark, när det går alldeles utmärkt att via färjor komma direkt till kontinenten.

Fiskerinämden i Malmöhus län har sagt nej till en bro, och TCO-distriktet anser att en järnvägsförbindelse bör prioriteras. Broverkets föregångare, statens planverk, ansåg i sitt remissvar att det bara finns en lösning som kan accepteras, en lösning som inte innebär någon ytterligare miljöbelastning. I planverkets svar är man tveksam till byggande av bropelare av betong i oskyddade havsområden med risk för kraftig påverkan av drivis, därtill i en saltmättad omgivning. Planverket ansåg att en borrhad järnvägstunnel

Köpenhamn–Malmö är av särskilt stort intresse men bara under förutsättning att den inte kombineras med en landsvägsbro.

Naturvårdsenheten vid länsstyrelsen i Malmöhus län slog fast följande: "Att lägga en broförbindelse för biltrafik i Köpenhamn–Malmö-läget leder som tidigare redovisats till sådana miljökonsekvenser att projektet strider mot grundläggande värderingar i natur- och miljövårdslagstiftningen och därmed också mot de grundläggande principerna för hela samhällsplaneringen". En extra tyngd får yttrandet mot bakgrund av den aktuella utredning där man kräver omedelbar handling för att rädda miljön.

Naturvårdsverket underströk i sitt remissvar trafikpolitikens betydelse för livsmiljön, och man sa: "Mot bakgrund av den allvarliga miljösituationen och med tanke på den allmänna debatten borde en miljömässig beskrivning av enbart en fast järnvägsförbindelse göras innan man slutligt väljer förbindelseutformning".

Efter hand har det vuxit fram ett nät av färjelinjer som har tillkommit under ett marknadsmässigt efterfrågetryck och som därför är väl utbyggt och anpassat för att möta behoven, åtminstone vad beträffar godstrafiken. Det mesta av detta skulle allvarligt hotas om en bro byggdes. En bro skulle dessutom innebära att man la alla ägg i en korg, och inte minst från beredskapssynpunkt skulle det vara ett stort misstag att förlita sig på bara en förbindelselänk med Europa. Skulle den länken brista har vi ingenting kvar.

Den svenska Öresundsdelegationen har fått tilläggsdirektiv att studera förutsättningarna för en borrhad tunnel för järnvägstrafik mellan Malmö och Köpenhamn. Detta skall vara klart till början av år 1989.

En bro mellan Malmö och Köpenhamn är en investering på minst 10 miljarder kronor. Det finns beräkningar som pekar på betydligt högre kostnader. För att få bygget att gå ihop måste trafiken både fösas och lockas till bron. Vägverket har kalkylerat med en trafik på mellan 12 000 och 15 000 fordon per dygn genom Skåne om bron blir av och det är en ökning med omkring 8 000 fordon per dygn jämfört med i dag. Redan nu faller minst 84 000 ton kväve ned över Skåne varje år, varav åtminstone hälften kommer från biltrafiken. Varje ökning för de biologiska systemen i Skåne allt närmare ett totalt sammanbrott.

En ökad satsning på kollektivtrafik är således nödvändig, särskilt av miljöskäl. En tunnel för järnvägstrafik är härvidlag den bästa lösningen vad gäller direktförbindelse mellan Sverige och Danmark.

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färjeförbindelser i Öresund,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en järnvägstunnel mellan Malmö och Köpenhamn. Mot. 1988/89 T906

Stockholm den 19 januari 1989

Ulla Tillander (c)

Bertil Fiskesjö (c)

Håkan Hansson (c)