Trafikutskottets betänkande 1987/88:3

om Öresundsförbindelserna

TU
1987/88:3

Sammanfattning

I betänkandet behandlas sex motioner om Öresundsförbindelserna som väcktes i januari 1987.

Enligt de danska och svenska Öresundsdelegationerna talar de trafikala bedömningarna entydigt för att en kombinerad järnvägs- och vägförbindelse byggs mellan Köpenhamn och Malmö. I avvaktan på remissbehandlingen av rapporten och regeringens ställningstagande i frågan föreslår utskottet att samtliga motioner lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I en m-reservation framhålls att regeringen snarast bör ta upp överläggningar med den danska regeringen i syfte att nå en överenskommelse om fasta förbindelser och då i första hand en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö.

C och vpk framhåller i en gemensam reservation att riksdagen av miljöskäl bör slå fast att en vägbro över Öresund inte skall byggas. Reservanterna anser däremot att alternativet med en borrad järnvägstunnel mellan Köpenhamn och Malmö bör studeras närmare.

Till betänkandet har fogats ett särskilt yttrande av fp-ledamöterna.

Motionerna

1986/87:T203 av Ulla Tillander m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om satsningen på båt- och färjeförbindelser mellan Malmö och Köpenhamn,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om förbindelserna mellan Helsingborg och Helsingör.

1986/87:T207 (delvis) av Ulla Tillander m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A422 (c) anförts om förbindelserna över Öresund.

1986/87:T208 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar att planerna på en Öresundsbro avbryts samt att detta skall gälla för överskådlig tid.

1986/87:T210 av Siw Persson och Kjell-Arne Welin (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att miljökonsekvenserna av fasta förbindelser mellan Skåne och Själland vad gäller vattenomsättningen i Östersjön och effekter av luftföroreningar till fullo klarläggs.

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 3*

1986/87:T232 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet Förbindelserna över Öresund.

1986/87:T523 av Ingbritt Irhammar och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en fast järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Frågans tidigare behandling

Frågan om fasta förbindelser över Öresund har sedan början av 1950-talet haft stor och fortlöpande aktualitet. Redan 1952 års riksdag uttalade sig sålunda för undersökningar angående förutsättningarna för en direktförbindelse i form av bro eller tunnel mellan Sverige och Danmark. Därefter har en rad svenska och danska utredningar behandlat frågan.

Riksdagen godkände den 13 december 1973 en överenskommelse som samma år träffats mellan de svenska och danska regeringarna om fasta förbindelser över Öresund (prop. 1973:146, TU 25, rskr. 381). Överenskommelsen innebar dels att Sverige förband sig att bygga och finansiera en motorvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö (KM-leden), dels att en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör (HH-tunneln) skulle byggas och finansieras gemensamt av Danmark och Sverige. Avsikten var att avgifter skulle tas ut av trafikanterna på KM-leden för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna. Överenskommelsen som förutsatte att Köpenhamns flygplats skulle lokaliseras till Saltholm kom emellertid inte upp till slutlig behandling i det danska folketinget. Detta sammanhängde bl.a. med att folketinget inte fann det lämpligt att medge en fortsatt projektering av flygplatsen på Saltholm.

I november 1975 uttalade riksdagen att det är angeläget att en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör snarast kommer till stånd samt att en separatlösning av denna förbindelse borde övervägas. Uttalandet motiverades med att ökningen av godsmängden, befintliga vägars otillräcklighet, minskad trafiksäkerhet samt de från miljösynpunkt negativa verkningarna av den tunga lastbilstrafiken gör en ökning av järnvägstransporternas andel av den totala godstrafiken önskvärd (TU 1975/76:4, rskr. 38).

I 1981 års budgetproposition (prop. 1980/81:100 bil. 9) redovisades bl.a. att SJ förordat att en järnvägstunnel byggs mellan Helsingborg och Helsingör men att verket inte ansett sig kunna förränta en stor del av de svenska kostnaderna för tunnelbygget.

Enligt den dåvarande kommunikationsministern framstod det dock som osannolikt att hela den kapacitet som en järnvägstunnel erbjuder skulle vara nödvändig för att tillgodose trafikbehoven under överskådlig tid. Eftersom SJ inte heller ansåg sig kunna förränta en stor del av den svenska investeringsutgiften i en järnvägstunnel borde enligt propositionen en sådan förbindelse inte då komma till stånd.

Järnvägsförbindelserna med kontinenten och de danska öarna borde i stället enligt propositionen baseras på färjetrafik som utgör en flexibel lösning och medger att kapaciteten relativt enkelt och snabbt kan anpassas till en ändrad trafikefterfrågan.

Riksdagen godtog vad som anförts i propositionen men framhöll i sammanhanget att såväl SJ som berörda kommuner för sin planering är beroende av att frågorna om Öresundsförbindelserna får en snar lösning (TU 1980/81:19, rskr. 261).

Vid 1982/83 års riksmöte behandlade utskottet – i sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1982/83:4 – ett antal motionsyrkanden, vari lades fram förslag till förbättringar av förbindelserna över Öresund. Ett genomgående drag i motionerna var kravet på snabba beslut i de berörda frågorna.

Utskottet framhöll att man delade den i flera motioner uttalade uppfattningen om Öresundsförbindelsernas bristfällighet, särskilt i fråga om färjeförbindelserna över södra Öresund samt tågfärjetrafiken. En väsentlig förklaring till bristerna var – betonade utskottet – den rådande ovissheten om den framtida utformningen av förbindelserna. Denna sades i sin tur verka hämmande på trafikföretagens vilja att förbättra färjeförbindelserna.

I betänkandet sade sig utskottet förutsätta ett skyndsamt initiativ från regeringens sida till överläggningar med den danska regeringen. Vid dessa överläggningar var det – underströk utskottet – särskilt angeläget att lösa frågan om tågförbindelserna med Danmark och kontinenten. Ett dröjsmål sades kunna innebära stora olägenheter för såväl näringslivet som för trafikutövare och trafikanter. Den frågan borde därför behandlas med förtur.

Vid 1984/85 års riksmöte behandlade utskottet ånyo – i sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1984/85:4 – ett antal motionsyrkanden med krav på förbättringar av förbindelserna över Öresund och på snabba beslut i de berörda frågorna.

Av betänkandet framgår att de svenska och danska kommunikationsministrarna i mars 1984 hade enats om att överläggningar om fasta förbindelser över Öresund snarast borde komma i gång. Från dansk sida hade därvid klargjorts att man inte kunde ta slutlig ställning till frågan förrän det danska folketinget hade fattat ett positivt beslut om en fast förbindelse över Stora Bält. Överläggningarna skulle avse dels en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör, dels en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Ministrarna hade också konstaterat att, bortsett från den eventuella tillkomsten av fasta förbindelser, kapacitetsförhållandena m.m. i färjetrafiken över Öresund krävde snara och verkningsfulla åtgärder. Vidare hade ministrarna enats om att åtgärder omedelbart måste vidtas för att garantera säkra förbindelser med flygbåtarna mellan Malmö och Köpenhamn.

Av utskottets betänkande framgick slutligen att regeringen i juni 1984 hade tillsatt en ämbetsmannadelegation med uppgift att gemensamt med en dansk delegation utarbeta ett förslag till regeringsöverenskommelse om fasta förbindelser över Öresund (dir. 1984:24). Underlag för överenskommelsen skulle under delegationernas ledning tas fram av arbetsgrupper och omfatta en gemensam genomgång av vissa tekniska, ekonomiska, finansiella och

miljömässiga frågor. Arbetet borde enligt direktiven bedrivas skyndsamt med sikte på att ett förslag till regeringsöverenskommelse skulle föreligga vid halvårsskiftet 1985.

Öresundsförbindelserna behandlades av utskottet även *vid 1986/87 års riksmöte*. I betänkandet TU 1986/87:3, som godkänts av riksdagen, redovisas att kommunikationsministern i augusti 1986 kom överens med sin danske kollega att tidigare gjorda undersökningar om de miljömässiga konsekvenserna av fasta förbindelser över Öresund skulle uppdateras. Ministrarna enades även vid detta tillfälle om att låta uppdatera de tidigare undersökta alternativen med en vägförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn samt en tågförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör som redovisats i rapporten Öresundsförbindelser (Ds K 1985:7). Dessa alternativ skulle enligt ministrarna kompletteras med en genomgång, på grund av nya tekniska förutsättningar, av möjligheten till tung tågtrafik över en bro Malmö–Köpenhamn. Därutöver skulle en värdering genomföras av det nya alternativet HH-syd, dvs. en sydligare sträckning av en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör än den dittills planerade.

Utskottet betonade för sin del i betänkandet vikten av att de miljömässiga konsekvenserna av fasta förbindelser över Öresund i största möjliga utsträckning klarläggs. Utskottet ansåg vidare att det var angeläget att pågående och aviserade undersökningar genomfördes skyndsamt och att man snarast möjligt får fram underlag för ett för överskådlig tid definitivt beslut hur förbindelserna över Öresund bör utformas.

Utskottet

Frågan om fasta förbindelser över Öresund behandlas i sex motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i januari 1987.

I motion 1986/87:T203 (c) framhålls att en hel del positivt inträffat som innebär eller kommer att innebära en förbättring av förbindelserna mellan Sverige, Danmark och kontinenten. Ett antal färjelinjer för järnvägsgods, vilka vid tidpunkten för motionens avlämnande antingen redan hade öppnats eller inom en snar framtid skulle öppnas, omnämns. Enligt motionen skulle en bro mellan Malmö och Köpenhamn inte i nämnvärd grad utnyttjas för godstransporter mellan Sverige och kontinenten. Bron skulle därmed i första hand bli en lokal angelägenhet. Det kanske tyngst vägande argumentet mot en bro är enligt motionärerna de långsiktiga effekterna på miljö- och samhällsutveckling. Ett slutligt besked om att broplanerna skrinläggs skulle ännu mer än som redan skett sätta fart på investeringarna för att åstadkomma goda, säkra, bekväma och snabba förbindelser med Danmark och kontinenten.

I motiveringen till motion 1986/87:T207 (c) framhålls att broplanerna länge kastat sin skugga framför sig och skapat ointresse för investeringar i täta, bekväma och regelbundna färjeförbindelser. Därför bör broplanerna förpassas så långt in i framtiden att de inte längre distraherar satsningen på täta, bekväma och snabba färjeförbindelser mellan Malmö och Köpenhamn.

Enligt motion 1986/87:T208 (vpk) är Öresundsbron ett led i planerna på

Scan Link. Det framhålls att vpk under åren konsekvent agerat mot en broförbindelse över Öresund. Motionärerna anser att motiven för en bro är svagare i dag än tidigare, eftersom ett antal nya färjelinjer för järnvägsgods har etablerats eller kommer att etableras inom kort. Enligt motionärerna visar det utredningsmaterial som vid tidpunkten för motionens avlämnande offentliggjorts om Öresundsbron stora brister, framför allt när det gäller miljöaspekterna. Det begärs att riksdagen beslutar att avbryta planerna på en Öresundsbro samt att detta beslut skall gälla för överskådlig tid.

I motion 1986/87:T210 (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att miljökonsekvenserna av fasta förbindelser mellan Skåne och Själland vad gäller vattenomsättningen i Östersjön och effekter av luftföroreningar till fullo klarläggs.

I motion 1986/87:T232 (m) framhålls att förbindelserna över Öresund är av central betydelse för våra kontakter med den europeiska kontinenten. Det är därför glädjande att vissa förbättringar i trafiken kunnat noteras under det senaste året, t.ex. genom tillkomsten av Dan Link mellan Helsingborg och Köpenhamn. Enligt motionärerna vore det mycket värdefullt om den nuvarande osäkerheten om de framtida förbindelserna över Öresund snarast kunde undanröjas genom ett gemensamt svenskt-danskt beslut om byggande av fasta förbindelser mellan i första hand Malmö och Köpenhamn.

I motion 1986/87:T523 (c) framhålls att det har diskuterats att bygga den s.k. Scandinavian Link längs västkusten för att möjliggöra snabba transporter till kontinenten. Enligt motionärerna skulle en avsevärt billigare, miljövänligare och säkrare satsning vara att snarast bygga ut västkustbanan med dubbla spår på sträckan Göteborg–Helsingborg, med direkt fast förbindelse därifrån till Danmark.

Som framgår av utskottets redogörelse för frågans tidigare behandling fick 1984 års danska och svenska Öresundsdelegationer i augusti 1986 i uppdrag att uppdatera de huvudförslag som hade lagts fram år 1985 i rapporten Öresundsförbindelser (Ds K 1985:7). Dessa förslag var dels en järnvägstunnel med enkelspår mellan Helsingör och Helsingborg, dels en motorvägsförbindelse med fyra körfält mellan Köpenhamn och Malmö.

Delegationerna skulle också utvärdera ett förslag till en kombinerad motorvägs- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. Vidare skulle en ny genomgång av miljökonsekvenserna göras liksom en översiktlig värdering av lämpligheten att förlägga en järnvägs- och vägförbindelse söder om Helsingör och Helsingborg.

Resultatet av de förnyade övervägandena finns redovisade i rapporterna Fasta Öresundsförbindelser (SOU 1987:41) och Miljökonsekvenser av fasta Öresundsförbindelser (SOU 1987:42).

Delegationerna har funnit att fasta förbindelser medför stora trafikala och ekonomiska fördelar jämfört med fortsatt färjedrift. De trafikala bedömningarna talar enligt delegationerna entydigt för en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. En sådan förbindelse gör det möjligt att fånga upp en större marknadsandel för järnvägen, och Köpenhamns Lufthamn blir med detta förslag järnvägsanknuten både från svensk och dansk sida. Enligt delegationerna är det möjligt att uppnå oförändrad vattengenomströmning i Öresund. Kompenserande åtgärder för

luftföroreningar och buller är också möjliga att vidta.

De ovan redovisade rapporterna från Öresundsdelegationerna är för närvarande föremål för remissbehandling. Remisstiden går ut i mitten av november. För länsstyrelsen i Malmöhus län går dock inte remisstiden ut förrän i mitten av december.

Såsom framhålls i flera av motionerna har beslut fattats om att öppna ett flertal nya tågfärjelinjer från Sverige till kontinenten: Dan Link-leden mellan Helsingborg och Köpenhamn etablerades i november 1986. I augusti i år togs Rederi AB Nordö-Links nya tågfärjeförbindelse mellan Malmö och Travemünde i bruk. Mot slutet av år 1987 startar enligt planerna Stena Line en tågfärjeled mellan Göteborg och Fredrikshavn. Vidare planerar TT-linjen, som drivs av AB Swedcarrier tillsammans med ett västtyskt rederi, att mot slutet av år 1988 sätta in två nya tågfärjor mellan Trelleborg och Travemünde.

Det danska folketinget antog i maj 1987 en lag som innebär att fasta förbindelser skall byggas över Stora Bält. Förbindelsen skall byggas i två etapper. Först skall en järnvägsförbindelse byggas och därefter en vägförbindelse, som skall påbörjas senast ett år innan järnvägsförbindelsen tas i bruk.

Enligt vad utskottet erfarit har den svenska regeringen tagit upp diskussioner med den danska regeringen om att närmare studera förutsättningarna att bygga en borrad järnvägstunnel mellan Köpenhamn och Malmö samt att bygga ut eventuella järnvägs- och vägförbindelser i etapper på det sätt som beslutats i fråga om förbindelserna över Stora Bält.

Utskottet har inget att erinra mot att dessa studier genomförs, eftersom frågan om Öresundsförbindelserna bör ges en så allsidig belysning som möjligt. Liksom tidigare vill utskottet understryka att miljökonsekvenserna noga måste beaktas då beslut skall fattas i frågan. Remissbehandlingen av Öresundsdelegationernas rapporter är ännu ej avslutad. I avvaktan härpå och på regeringens ställningstagande i frågan bör enligt utskottets mening samtliga nu behandlade motionsyrkanden kunna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

Hemställan

Med åberopande av det nu anförda hemställer utskottet

att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:T203 (c), 1986/87:T207 (c) i denna del, 1986/87:T208 (vpk), 1986/87:T210 (fp), 1986/87:T232 (m) yrkande 7 och 1986/87:T523 (c) yrkande 2 utan särskild åtgärd.

Stockholm den 10 november 1987

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Sven-Gösta Signell (s), Olle Grahn (fp), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Jarl Lander (s), Viola Claesson (vpk), Yngve Wernersson (s), Anneli Hulthén (s), Rune Thorén (c) och Bertil Jonasson (c).

1. Öresundsförbindelserna

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Frågan om fasta förbindelser över Öresund har varit föremål för ingående utredningar från dansk och svensk sida under flera decennier. I juli 1987 presenterade de danska och svenska Öresundsdelegationerna utredningen Fasta Öresundsförbindelser. Enligt delegationerna talar de trafikala bedömningarna entydigt för en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. Delegationerna menar också att tillfredsställande lösningar går att finna på de miljöproblem som kan uppstå till följd av en fast förbindelse.

Såsom framhålls i motion T232 (m) är förbindelserna över Öresund av central betydelse för våra kontakter med den europeiska kontinenten. Enligt utskottets mening talar det mesta för att en fast förbindelse och då i första hand en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö bör etableras. En sådan förbindelse skulle dels stärka den nordiska sammanhållningen, dels bidra till att skapa säkra och kapacitetsstarka förbindelser mellan Sverige och den europeiska kontinenten.

Utskottet anser att frågan om fasta förbindelser över Öresund är grundligt utredd. Regeringen bör därför snarast ta upp överläggningar med den danska regeringen i syfte att nå en överenskommelse om fasta förbindelser. Ett snabbt beslut är nödvändigt inte bara för att åstadkomma rationellare transporter utan även för att undanröja den oklarhet som nu råder. Denna oklarhet verkar hämmande på investeringsviljan hos både trafikföretag och andra företag i regionen.

Rapporten Fasta Öresundsförbindelser är för närvarande föremål för remissbehandling. Självfallet måste denna avvaktas innan ett beslut kan tas. Det är också möjligt att remissbehandlingen ger vid handen att vissa kompletteringar behöver göras. Det kan gälla en analys av alternativet med en borrad järnvägstunnel mellan Köpenhamn och Malmö eller ytterligare bedömningar av vilka miljöeffekter en fast förbindelse kan ge upphov till. Mot bakgrund av de omfattande utredningar som genomförts bör eventuella kompletteringar kunna genomföras skyndsamt.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motion 1986/87:T232 (m) till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Övriga nu behandlade motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

att riksdagen med anledning av motion 1986/87:T232 (m) yrkande 7 samt med avslag på motionerna 1986/87:T203 (c), 1986/87:T207 (c) i denna del, 1986/87:T208 (vpk), 1986/87:T210 (fp) och 1986/87:T523 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om Öresundsförbindelserna.

Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Bertil Jonasson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

De danska och svenska Öresundsdelegationerna presenterade i juli 1987 rapporten Fasta Öresundsförbindelser. Rapporten har kritiserats hårt för att ge en felaktig bild av miljökonsekvenserna. Hänsyn har bl.a. inte tagits till att det med känd teknik är möjligt att avsevärt minska färjornas kväveutsläpp. Utskottet instämmer i kritiken att rapportens miljöavsnitt har stora brister.

Utskottet anser att rapporten även innehåller andra brister. Det är exempelvis märkligt att ingen analys har gjorts av vilka konsekvenserna blir för övriga trafikslag om en fast förbindelse etableras. Det är självklart att en vägbro mellan Köpenhamn och Malmö kommer att medföra en omfördelning av gods från sjöfart och järnväg till lastbilar. Hamnarna, framför allt i södra Sverige och på västkusten, kommer att påverkas i negativ riktning.

Som framgår av den tidigare redovisningen har beslut fattats om att öppna ett antal nya tågfärjelinjer från Sverige till Danmark och Västtyskland. I delegationernas rapport har ingen bedömning gjorts av hur dessa nya färjelinjer påverkar behovet av en fast förbindelse.

Enligt utskottets mening bör det nu slås fast att en vägbro över Öresund inte skall byggas. Miljösituationen är allvarlig i södra Sverige. Området är hårt drabbat av försurningsskador och luftföroreningar. En vägbro skulle medföra en stark ökning av biltrafiken och en därav föranledd försämring av miljön. Detta kan enligt utskottets mening inte accepteras. Effekterna på havsmiljön och kustlandskapet är inte heller tillräckligt belysta.

I stället för en överflyttning av transporter från sjöfart och järnväg till landsvägarna bör av miljöskäl strävan vara den motsatta. Det är därför beklagligt att Öresundsdelegationerna inte på ett seriöst sätt undersökt alternativet med en borrad järnvägstunnel mellan Köpenhamn och Malmö. Utskottet anser att detta alternativ närmare bör studeras. Det är därvid nödvändigt att också här belysa vilka konsekvenserna blir för transportsystemet i övrigt, t.ex. sjöfarten och hamnarna.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att yrkandena i motionerna 1986/87:T203 (c), 1986/87:T207 (c), 1986/87:T208 (vpk), 1986/87:T210 (fp) och 1986/87:T523 (c) till viss eller väsentlig del tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Yrkandet i motion 1986/87:T232 (m) avstyrks.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

> att riksdagen med anledning av motionerna 1986/87:T203 (c), 1986/87:T207 (c) i denna del, 1986/87:T208 (vpk), 1986/87:T210 (fp) och 1986/87:T523 (c) yrkande 2 samt med avslag på motion 1986/87:T232 (m) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om Öresundsförbindelserna.

Öresundsförbindelserna

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anför:

Det är mycket angeläget att förbindelserna över Öresund snarast förbättras. Goda Öresundsförbindelser är en förutsättning för våra kontakter med vårt södra grannland, men också av stor vikt för att knyta Sverige närmare kontinenten.

Vi vill emellertid inte motsätta oss att vissa aspekter på frågan om en fast förbindelse över Öresund ses över ytterligare. Det finns t.ex. anledning att noga granska miljökonsekvenserna.

Däremot vill vi starkt understryka att förslag om ytterligare studier inte får innebära att frågan förhalas. De utdragna diskussionerna om en fast förbindelse har skapat osäkerhet i de berörda regionerna, vilket bl.a. hämmat investeringsviljan hos företag och försvårat planering och beslut på en rad områden.