

Motion till riksdagen

1987/88:T908

av Ulla Tillander m. fl. (c)

om Öresundsförbindelserna

Ingen kan längre bortse från den miljöförstöring som länge har pågått och fortfarande pågår oförminskat. I all synnerhet kan vi inte bortse från att människor blir alltmer medvetna om miljöns värde och att den medvetenheten innefattar att värnandet om miljön måste få kosta pengar.

Det finns en skillnad mellan 1960-talet och 1980- och 1990-talen. Då – på 1960-talet – kunde storstilade projekt sättas i gång. Protesterna kom oftast för sent och var för svaga.

Larmrapporterna duggar i dag tätt. Ena dagen är det skogen, marken och våra sjöar som försuras, nästa dag är det ozonproblemet som visar hur sårbar vår livsmiljö är.

Det är en paradox att samtidigt som allt fler människor har kommit till insikt om miljöfrågornas stora betydelse presenteras ett utredningsförslag som för med sig en kraftigt ökad biltrafik i ett område som redan har svåra problem med luftföroreningar.

Det finns enligt vår uppfattning andra möjligheter när det gäller att förbättra förbindelserna mellan Malmö och Köpenhamn än att bygga en bro.

Under decennier har broplanerna legat som ett hinder för satsningar på andra lösningar. Förbindelserna över sundet måste förbättras. Det kan man göra genom att sätta in moderna färjor och båtar. Dessutom föreligger nu också planer på en järnvägstunnel för persontrafik. Detta förslag borde utredas ordentligt. En sådan tunnel skulle kunna innebära en snabbförbindelse från Malmö centrum till Köpenhamns centrum.

Vi i centerna har oförtrutet arbetat på den uppfattning som vi alltjämt har: vi måste ha miljövänligare alternativ än en bro. Nu är vi inte längre så ensamma. Många tunga remissinstanser har slutit upp vid vår sida. Det är i vår vågskål som de nya, tunga argumenten läggs. Detta hänger samman med medvetandet om miljöns ökade betydelse, den miljöväckelse som är på gång och som man inte längre kan förlöjliga eller vresigt tillbakavisa utan som man måste ta på allvar. Detta sker samtidigt som argumenten för en bro är de gamla vanliga. Inget särskilt nytt har inträffat.

Vi vill nämna några av de instanser som med tyngd och saklighet avvisar en bro. Dit hör SMHI, som föreslår enbart en järnvägsförbindelse eller en fortsatt färjetrafik och som främst fäster uppmärksamheten på luftföroreningarna. Redan nu borde under vissa perioder i t. ex. en storstad som Malmö ha utgått smogvarning, men någon beredskap för detta har inte

funnits, därför att erforderlig mätutrustning hittills har saknats.

Nu har centern i Malmö reserverat medel i budgeten för en tidsenlig utrustning av mätinstrument på strategiska platser i staden. De resultat som en noggrannare mätning kan ge kommer säkert inte att ha någon lugnande inverkan på malmöborna, men att se sanningen i vitögat är bättre än att blunda för den.

En annan remissinstans, miljöårdscentrum vid Tekniska högskolan i Stockholm, anser att det är olämpligt att bygga en bro för vägtrafik. Man är rädd för att skada miljön ytterligare.

Det utredningsmaterial som broförespråkarna åberopar underkänns av flera tunga instanser som otillräckligt för beslut. Dit hör sjöfartsverket, Lunds universitets miljöårdsprogram, Sveriges geologiska undersökning, Lantbrukarnas riksförbund, statens järnvägar, Transportarbetareförbundet och fiskeristyrelsen för att nämna några.

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

Ibland hör man att en enig opinion i Skåne vill ha en bro, men läser man de regionala remissinstansernas svar finner man att detta inte alls är fallet. Nordvästra Skånes kommunalförbund förespråkar järnvägstunnel Helsingborg–Helsingör och likaså en järnvägstunnel Köpenhamn–Malmö. Eslövs kommun anser att alternativet järnvägstunnel bör utredas. Helsingborgs kommun förespråkar fortsatt färjedrift och på sikt en järnvägstunnel. Fiskerinämden i Malmöhus län säger nej till en bro. Så gör också föreningen Motlänken, som är en paraplyorganisation för etthundratjugotalet olika miljögrupper i Skåne. Man kan dock tänka sig en borrhad järnvägstunnel. Aktion Skåne-miljö tar helt avstånd från delegationens förslag. Man föreslår i stället att båttrafiken mellan Malmö och Köpenhamn upprustas och förstärks. TCO-distriktet i Malmöhus län anser att en järnvägsförbindelse bör prioriteras.

En av de verkligt tunga remissinstanserna som med kraft och med stor integritet tar avstånd från utredningens förslag om en bro är statens planverk. Enligt utredningen innebär varje ytterligare tillskott ökade påfrestningar på mark och direkt eller indirekt ökad stress för växtligheten. Därför borde, enligt planverket, slutsatsen vara att det bara är en lösning som kan accepteras, en lösning som inte innebär någon ytterligare miljöbelastning. I stället behövs en betydande förbättring av den nu rådande situationen. Även om vissa skadliga ämnen i avgaserna från personbilarna kommer att minska när katalytisk avgasrening genomförts, kvarstår ändock svåra problem med utsläppen från den ökande mängden dieselfordon, säger planverket.

Det finns fler invändningar från planverket. Man är där tveksam till byggande av bropelare av betong i oskyddade havsområden med risk för kraftig påverkan av drivis, därtill i en saltmättad omgivning. Beträffande den föreslagna bronns inverkan på landskapsbilden säger planverket följande:

”Byggnadskonsten kan uppvisa många vackra broar. Utmärkande för dessa är att de på ett tydligt sätt förkroppsligar själva grundtanken i att överbygga och förena. Konstruktionerna framhäver med spänstiga former

sprången mellan de punkter som förenas. Så kommer knappast att bli fallet med den planerade bron mellan Malmö och Köpenhamn. Av den tekniska beskrivningen i utredningen framgår att större delen av bron skulle utgöras av en lågbro 7 m över medelvattenståndet med ett avstånd av 35 m mellan bropelarna.

Över flintrännen och Trindelrännan går förbindelsen på två snedkabelbroar med en segelfri höjd på 50 resp. 32 m. Bropelarna under högdelarna står på ett inbördes avstånd av 70-90 m. Sammanlagt åtgår, uppskattningsvis, 350-400 bropelare, som vardera har en utsträckning tvärs bron längdriktning av ca 20 m. Från punkter på stranden ett gott stycke både norr och söder om brofästet vid Lernacken kommer bron att framstå som en stor betongvägg, som långt borta försvinner ned i ett hål på den konstgjorda ön söder om Saltholm (där tunneln under Drogden mynnar). Enligt planverkets mening är det en ytterst svår – för att inte säga omöjlig – uppgift att i ett öppet havslandskap som detta klara en 15 km lång anläggning på ett godtagbart sätt med hänsyn till landskapsbilden. Den föreslagna lösningen bekräftar denna uppfattning”. Däremot anser planverket att en borrad järnvägstunnel Köpenhamn-Malmö är av särskilt stor intresse, men bara under förutsättning att den inte kombineras med en landsvägsbro.

Det här yttrandet från planverket bårde tillmätas stor och grundläggande betydelse. Med en integritet som inte kan ifrågasättas underkänner verket broplanerna och argumenten för dem. Detta är ett otvetydigt remissvar från det statliga verk som har ett övergripande ansvar grundat på djup saklighet för riksplanering på såväl kortare som längre sikt.

Naturvårdsenheten vid länsstyrelsen i Malmöhus län är ännu en röst, och den slår fast följande: "Att anlägga 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." Det är sällan man hör en statlig myndighet ta till så starka ord. Förklaringen är att man tycker sig vara ute i ett angeläget ärende och att man har upplevt hotet av att inte kunna göra sig hörd.

Statens naturvårdsverk understryker trafikpolitikens betydelse för livsmiljön: "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." Och naturvårdsverket beklagar att utredningen inte har fått den tid som skulle ha behövts för det. Tidigare utredningar har inte, menar man, belyst luftföroreningsproblemen. Däremot har de mycket grundligt belyst andra frågor. Och så fortsätter naturvårdsverket: "Då man nu uppmärksammat att även *dessa miljöaspekter* kan vara av stor betydelse har man tidsmässigt bara anslagit ca ett halvt år för att formulera problemställningarna, ta fram underlag och utvärdera det. Detta skall jämföras med de ca 10-20 åren som övriga frågor varit föremål för studier." Alltså: Miljöfrågorna har man arbetat med under ett halvt år – andra problem har bearbetats under 20 års tid. De proportionerna vittnar om den okänslighet man visar för miljöaspekterna. Annars hade man tillmätt utredningen om miljön mer tid och större roll.

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 framgår också av flera remissvar. Det mesta av detta skulle allvarligt hotas om en bro byggdes. En bro skulle dessutom innebära att man lade alla ägg i en korg, och inte minst ur beredskapssynpunkt skulle det vare ett stort misstag att förlita sig bara på en förbindelselänk med Europa. Skulle den länken brista, så hade vi ingenting kvar. Detta vittnar inte precis om någon omsorgsfull planering för förbindelserna med Europa. Planeringen skulle verkligen hänga på en tunn tråd. Därför anser vi att de har fel som motiverar byggandet av en bro med en stor uppskattning av Europatanken. Att också en tunnel kostar pengar innebär att man måste väga en sådan investering mot andra väsentliga investeringar i landet som helhet. Därför föreslår vi en utredning om en järnvägstunnel eftersom den är miljömässigt att föredra jämfört med en bro också med tanke på genomströmningen i Öresund. Vårt alternativ till en bro är dessutom väl fungerande färjeförbindelser för såväl person- som godstrafik.

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsningar på båt- och färjeförbindelser i Öresund,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av en järnvägstunnel mellan Malmö och Köpenhamn.

Stockholm den 14 januari 1988

Ulla Tillander (c)

Bertil Fiskesjö (c)

Stig Josefson (c)