

Motion till riksdagen

1989/90:T906

av Ulla Tillander m.fl. (c)

Förbindelserna över Öresund

Det fanns en tid då den socialdemokratiska regeringen var helt och hållet för en bro. 1973 togs ett beslut om detta i riksdagen, med röstsiffrorna 215 för och 97 emot. Den dåvarande kommunikationsministern Bengt Norling och Malmös starke man stod vid Lernacken vid Sundet och pekade profetiskt ut var bron skulle gå. Den skulle stå klar tolv år senare, 1985.

Beslutet om bron togs med en betryggande majoritet. Det var ett led i den storstilade och storskaliga Öresundstanken. Vi inom centern reserverade oss. Trots majoriteten blev det ingen bro. En majoritet i riksdagen 1973 kunde alltså inte, trots att beslut fattades, åstadkomma att bron byggdes.

Ser man med ett visst tidsperspektiv på besluten i riksdagen och på trafikutskottets skrivningar så kan man också där avläsa hur eftertänksamheten genom åren sätter sina spår.

Efter beslutet 1973 om en fast förbindelse i form av en bro blev utskottet litet försiktigare och uttalade att man måste göra *en utredning om fasta förbindelser* över Öresund. Något senare talade man om *eventuella fasta förbindelser*. Tar vi ytterligare ett steg närmare nutiden så uttalar sig utskottet enbart för *förbindelser över Öresund*. Man strök helt enkelt ordet "fasta".

Och i 1989 års upplaga av trafikutskottets betänkande underströks nödvändigheten av att man inför ett beslut i frågan noggrant studerar miljökonsekvenserna av de olika alternativen – av bron, av en borrhad tunnel och av färjetrafik.

I verkligheten är det hela tiden miljöfrågorna som fått ökad betydelse och ökad tyngd. Det ekologiska perspektivet har ovevkligen tvingat till omprövning. Nya rön vad gäller det akuta hotet för människan, djuren och naturen låter sig inte längre viftas bort.

Vid en konferens hösten 1989 för företrädare för sydvästra Skånes kommuner betonades hur viktigt det är att man har ett järnvägsnät i Skåne som fungerar, både för gods- och för persontrafik och detta just för det skånska näringslivets behov.

Det måste gå upp för oss här i Sverige att man ute i Europa inför 1990-talet hårdtsatsar i de olika kontinentländerna på snabb och effektiv järnvägstrafik. Bakgrunden till denna satsning på ett mänskligare och bättre transportmönster är att man har drabbats mycket hårt av en våldsamt expanderande bil- och landsvägstrafiks alla negativa effekter med miljöförstöring, trängsel och olyckor.

En Öresundstunnel är det enda miljömässigt och samhällsekonomiskt acceptabla alternativet som en fast förbindelse. Att det är realistiskt även ur strikt företagsekonomisk synvinkel visar utredningar hos Lunds universitet och Sydvästra Skånes kommunalförbund. En järnvägstunnel kan dessutom samordnas med modern färjetrafik och påskynda tillkomsten av ett miljövänligare transportmönster. Tunnel, järnväg, tagfärjor och färjor för persontrafik bildar tillsammans ett transportmönster för framtiden. Det klarar nödvändiga miljökrav och kan bidra till en reduktion av landsvägstrafiken.

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

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbindelserna över Öresund.

Stockholm den 16 januari 1990

Ulla Tillander (c)

Bertil Fiskesjö (c)

Håkan Hansson (c)