Nr 3

Trafikutskottets betänkande i anledning av propositionen 1974:2 angående utgifter på tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1973/74 i vad avser anslag inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

Teckning av aktier i bolag för projektering, byggande och drift av fast vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. Kungl. Maj:t har i propositionen 1974:2 bilaga 3 (kommunikationsdepartementet) under punkten VI (s. 9–10) föreslagit riksdagen att, under förbehåll av att överenskommelsen med Danmark om fasta förbindelser över Öresund ratificeras, till Teckning av aktier i bolag för projektering, byggande och drift av fast vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö på tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1973/74 anvisa ett investeringsanslag av 24 240 000 kr.

Motionerna

I motionen 1974:229 av herr Fälldin m. fl. (c) hemställs att riksdagen avslår Kungl. Maj:ts förslag på tilläggsstat II för budgetåret 1973/74 om anvisning av medel för teckning av aktier i bolag för projektering, byggande och drift av fast vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö.

I motionen 1974:230 av herr Fälldin m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att kontakter med Danmark tas för nya förhandlingar, syftande 1. till en sådan överenskommelse om fasta förbindelser över Öresund att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör kommer till stånd i första hand – och där effekterna på Östersjön av en tunnel utvärderats – samt att möjligheterna att bygga dubbeltunnel undersöks, 2. till att frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn blir föremål för ytterligare utredningar med avseende på verkningarna från trafik-, regional- och miljöpolitisk synpunkt, varvid möjligheterna att ordna eventuell förbindelse på KM-leden med enbart järnvägstunnel undersöks, och att riksdagen så snart som möjligt på grundval av detta utredningsarbete bereds tillfälle att ta ställning till frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Utskottet

Riksdagen godkände under hösten 1973 den överenskommelse som den 8 juni samma år träffats mellan de svenska och danska regeringarna om *fasta förbindelser över Öresund* (prop. 1973:146, TU 1973:25, rskr. 1973:381). Överenskommelsen innebär dels att Sverige förbinder sig att

bygga och finansiera en motorvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö (KM-leden), dels att en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör (HH-tunneln) byggs och finansieras gemensamt av Danmark och Sverige. Avsikten är att avgifter skall tas ut av trafikanterna på KM-leden för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna. Arbetena på KM-leden skall drivas med sikte på att leden skall kunna öppnas för trafik så snart som möjligt och senast år 1985. Arbetena på HH-tunneln skall påbörjas så snart som möjligt och drivas i den takt som ländernas resurser tillåter med hänsyn särskilt till åtagandena för att få till stånd KM-leden och en flygplats på Saltholm. En riktpunkt för planeringen skall vara att tunneln färdigställs omkring år 1985.

Riksdagen hemställde dock hos Kungl. Maj:t att utredningsarbetet beträffande järnvägstunneln Helsingborg–Helsingör skulle påskyndas och att förhandlingar skulle upptas med den danska regeringen i syfte att tidigarelägga tunnelbygget så att HH-tunneln blir färdig samtidigt som KM-leden. Vidare underströks vikten av att förberedelsetiden för den nya KM-leden används för kompletterande utredningar, syftande till att förhindra en stark koncentration av bebyggelsen i Malmöområdet, ett hårt ianspråktagande av värdefull åkerjord och försämring av viktiga natur- och miljövärden. Även i övrigt anfördes vissa synpunkter på planerings- och miljöfrågorna, m. m.

I motionen 1974:230 begärs nu en omprövning av beslutet och att nya förhandlingar tas upp med Danmark, syftande till en prioritering av järnvägstunneln mellan Helsingör och Helsingborg. Vidare yrkas att frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn blir föremål för nya utredningar med avseende på verkningarna ur trafik-, regional- och miljöpolitiska synpunkter av en utbyggnad. Möjligheterna att ordna förbindelsen på KM-leden med enbart järnvägstunnel anses därvid också böra undersökas. Riksdagen skall därefter – på grundval av detta utredningsarbete – få tillfälle att ta slutlig ställning till frågan om en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Utskottet kan emellertid för sin del och efter den ingående prövning av dessa frågor som ägde rum för endast några månader sedan inte finna skäl föreligga för ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida. Som följd härav och under hänvisning jämväl till vad utskottet anfört i sitt betänkande 1973:25 avstyrks de i motionen 1974:230 framförda yrkandena.

I anslutning härtill må nämnas att den danska regeringen numera lagt fram förslag för folketinget om godkännande av bl. a. överenskommelsen rörande fasta förbindelser över Öresund. En förskjutning med ett år av tidsplanen för Saltholmsprojektet har i samband därmed förordats. Vidare skall före innevarande års utgång en kompletterande utredning verkställas huruvida den beslutade förbindelsen över Stora Bält skall utformas som en kombinerad väg- och järnvägsbro eller som en tunnel för järnvägsdrift med överföring av bilar i särskilda biltåg.

Detta ger utskottet anledning att ånyo understryka att byggandet av en flygplats på Saltholm är en grundläggande och ovillkorlig förutsättning

för överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund samt att det är av stor vikt att den planerade förbindelsen över Stora Bält kommer till stånd i tidsmässigt nära anslutning till KM-leden. Utskottet vidhåller också sin tidigare deklarerade uppfattning att arbetena på HH-tunneln bör påbörjas så tidigt som möjligt och bedrivas i sådan takt att tunneln kan färdigställas senast vid den tidpunkt då den planerade KM-leden blir färdig att tas i bruk.

1973 års beslut i förevarande frågor innebär också att ett särskilt *aktiebolag* skall bildas *för* att handha *projektering, byggande och drift* av den föreslagna fasta vägförbindelsen mellan Köpenhamn och Malmö. Enligt propositionen 1973:146 skall bolagets aktiekapital vid verksamhetens början utgöra 20 milj. kr. Staten skall äga samtliga aktier, och aktierna skall tecknas till en kurs av 120 procent. Det i förhållande till aktiernas nominella värde överskjutande beloppet, eller 4 milj. kr., förutsätts därvid skola tillföras bolagets reservfond.

Utskottet tillstyrker – i överensstämmelse med det redan tidigare godkända förslaget om bolagsbildningen i propositionen 1973:146 – att beslut om den för ändamålet erforderliga medelsanvisningen, inkl. medel för betalning av stämpelskatten för emissionen, nu fattas. Som departementschefen framhållit bör dock teckningen av aktierna göras beroende av att en ratificering av överenskommelsen kommer till stånd.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen 1974:229 om avslag på den av departementschefen förordade medelsanvisningen.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. avslår motionen 1974:230,
2. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag på motionen 1974:229 · under förbehåll av att överenskommelsen med Danmark om fasta förbindelser ratificeras – till *Teckning av aktier i bolag för projektering, byggande och drift av fast vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö* på tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1973/74 anvisar ett investeringsanslag av 24 240 000 kr.

Stockholm den 14 februari 1974

På trafikutskottets vägnar
SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Hugosson (s), Håkansson i Rönneberga (c), Rosqvist (s), Östrand (s), Stjernström (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Sellgren (fp), Karlsson i Malung (s) och Komstedt (m).

Reservationer

1. av herrar Dahlgren, Persson i Heden, Håkansson i Rönneberga och Stjernström (samtliga c) beträffande överenskommelsen om *fasta förbindelser över Öresund* som ansett

dels att det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 2 börjar med "Utskottet kan" och på s. 3 slutar med "i bruk" bort ha följande lydelse:

Även utskottet har vid sin förnyade granskning av dessa frågor och mot bakgrund inte minst av den hotande framtida energibristen funnit en omprövning av beslutet – i överensstämmelse med den uppfattning som kom till uttryck i en till utskottets betänkande 1973:25 fogad reservation (nr 1) – böra komma till stånd. Som ytterligare skäl härför får utskottet anföra följande.

Det är enligt utskottets uppfattning betydelsefullt att fasta kommunikationsleder mellan Sverige och Danmark kommer till stånd. De är ägnade att förbättra förbindelserna mellan de nordiska folken, och tillsammans med framtida led över Stora Bält bör de dessutom underlätta kontakterna mellan Norden och den europeiska kontinenten. Även med hänsyn till de tekniska problem och de säkerhetsfrågor som följer av båt- och färjtrafikens expansion är det av betydelse att fasta förbindelser kommer till stånd.

Trots att frågan om fasta förbindelser över Öresund varit föremål för utredningar under tjugo år kan det material som förebragts inte anses utgöra tillräckligt underlag för beslutet i frågan. De hittills framlagda förslagen har nämligen huvudsakligen vilat på tekniska och snävt ekonomiska värderingar. Följderna från ekologisk synpunkt av så omfattande projekt som det här gäller har inte beaktats. De trafikpolitiska konsekvenserna är inte heller tillräckligt utredda. Ej heller har hänsyn tagits till de effekter som den föreslagna broförbindelsen kan få i fråga om ytterligare koncentration av bebyggelse och näringsliv till Malmö–Lund-området. Frågor som rör trafik-, regional- och miljöpolitik måste enligt utskottets mening grundligt belysas innan ett definitivt beslut kan fattas.

Landsvägen har under de senaste åren fått bära en allt större del av trafiken i vårt land, främst genom den enskilda bilismens expansion. Järnvägarnas relativa betydelse har därigenom minskat. Nackdelarna med denna utveckling blir mer och mer påtagliga. Bilismen ger upphov till miljöproblem i form av bullerstörningar och luftföroreningar. Växande landsvägstrafik ökar riskerna för trafikolyckor. Mera energisnåla trafikmedel måste så långt möjligt ges företräde. Den framtida trafikplaneringen måste därför inriktas på att främja den kollektiva trafiken.

De möjligheter som järnvägarna erbjuder måste tas till vara i större utsträckning. Inte minst viktigt är att de långa godstransporterna i så stor utsträckning som är praktiskt möjligt går på järnväg. I direktiven till den trafikpolitiska utredningen framhålls att det finns anledning att inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet ägna särskild uppmärk-

samhet åt järnvägstrafiken och dess möjligheter att utvecklas i marknads- och servicehänseende.

En broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn skulle främja biltrafiken och förmodligen även stimulera godstrafiken på landsväg. Därmed skulle bron få konsekvenser som står i strid med uttalandena i bl. a. direktiven till den trafikpolitiska utredningen. Det är angeläget att dessa frågor klarläggs. Trafikförbindelserna med Danmark måste få en lösning som ligger i linje med de allmänna trafikpolitiska målsättningar som gäller inom vårt land.

När det gäller det fortsatta utredningsarbetet angående KM-leden bör möjligheterna att också där ordna förbindelsen med rälsbunden trafik i första hand övervägas. En broförbindelse med landsvägstrafik skulle främja motorfordonstrafiken på ett sätt som skulle försvåra de lokala problemen. Med rälsbunden trafik skulle man lättare kunna komma till rätta med svårigheterna. Trafiken till och från en eventuell flygplats på Saltholm bör mot denna bakgrund kunna ordnas bättre med järnväg än med motorväg.

Det finns i detta sammanhang anledning erinra om att Danmark enligt artikel 6 i den föreliggande överenskommelsen före den 1 juli 1975 kan begära att tunneln mellan Kastrup och Saltholm skall utföras med ytterligare en tunneldel, avsedd för järnvägstrafik mellan Själland och Saltholm. I anslutning till tanken på en järnvägstunnel av detta slag bör alternativet med en järnväg i tunnel mellan Malmö och Saltholm utredas.

På 1960-talet var planeringsdiskussionerna i hög grad inriktade på att Malmö- och Köpenhamnsområdena tillsammans skulle bilda ett storstadsområde, Örestad. Det skulle för Sverige innebära att en betydande del av befolkningen koncentreras till Malmöregionen, som tillsammans med Stockholms- och Göteborgsregionerna skulle utgöra befolkningsmässigt tre dominerande områden.

Tankegångar av denna art finns uppenbarligen fortfarande i stor utsträckning kvar. I den nyligen presenterade regionplanen för sydvästra Skåne beräknas befolkningen i området öka med omkring 130 000 invånare fram till år 1985 och med omkring 300 000 invånare till år 2000. Det skulle innebära en fortsatt snabb omflyttning av människor, och följden måste bli att stora delar av vårt land därigenom berövas sina utvecklingsmöjligheter.

Riksdagens beslut hösten 1972 angående regional utveckling och hushållning med mark och vatten får emellertid anses delvis innebära en brytning med den tidigare förhärskande uppfattningen. Statsminister Olof Palme framhöll i propositionen 1972:111, att regionalpolitiken "måste vidareutvecklas till en välfärdspolitik för alla delar av landet. Hela samhällsverksamheten måste engageras i strävandena att åstadkomma större jämlikhet mellan människorna i olika regioner i fråga om både sysselsättning och service."

Trots detta uttalande innebar riksdagens beslut att planeringen också i fortsättningen kommer att leda till en betydande centralisering. Enligt

utskottets uppfattning borde riksdagsbeslutet i stället ha inriktats på ett decentraliserat samhälle. Alla delar av landet måste få likvärdiga utvecklingsmöjligheter. Näringsliv och bebyggelse skall fördelas över landet i ett nät av livskraftiga regioner och tätorter.

Det måste som påpekats i det föregående befaras att tillkomsten av en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn kommer att medföra ytterligare koncentration till Malmöområdet på bekostnad av det övriga landet. En sådan koncentration skulle också innebära att jordbruket berövades stora markområden. Det måste vara en oriktig resursanvändning att ta högavkastande jord i anspråk för andra ändamål än livsmedelsframställning. Utskottet vill i anledning härav erinra om att såväl FN:s jordbruksorgan, FAO, som dess ekonomiska och sociala råd, ECOSOC, vädjat till medlemsländerna att utöka produktionen av livsmedel mot bakgrund av den internationella försörjningskrisen.

KM-leden kommer i stor utsträckning att fylla lokala trafikbehov. Trafiken på HH-leden är i långt större utsträckning av rikskaraktär och har betydligt större omfattning. Den totala persontrafiken på Öresundslederna uppgick år 1971 till 23,3 miljoner enkelresor. Härav föll mer än hälften 13,9 miljoner enkelresor – på HH-leden. Återstoden delades mellan KM-leden, 8,3 miljoner enkelresor, och Köpenhamn–Landskrona-leden, 3,1 miljoner enkelresor. Beträffande personbilstrafiken låg tyngdpunkten i ännu högre grad på HH-leden. Av propositionen 1973:146 framgår vidare att i fråga om fördelningen av godset på lederna gick år 1970 ca 60 procent av lastbilsgodset över HH-leden och återstoden över KM- och Köpenhamn–Landskrona-lederna. Av tåggodset gick samma år närmare 90 procent över HH-leden och resten över KM-leden.

Ytterligare koncentration till Malmöområdet kan som påpekats i det föregående beräknas medföra allvarliga miljöstörningar. Även om sådan koncentration kan undvikas kommer en broförbindelse med största sannolikhet att påverka miljön negativt. Öresundsgrupperna framhöll också att det begränsade och redan nu av fritidslivet hårt utnyttjade, för rekreation lämpade, omlandet till Malmö skulle komma att ytterligare kraftigt användas vid en fast förbindelse i KM-läget.

Den trafik som bron alstrar kommer i större eller mindre utsträckning att belasta det svenska landsvägsnätet, vars standard på grund av bristande anslag på många håll är otillfredsställande. Bron till Danmark framtvingar följdinvesteringar i vägnätet i Skåne och angränsande landskap som kan komma att innebära en omfördelning av väganslagen inom Sverige. De stora kostnader som anslutningslederna i Malmöområdet kräver gör att anslagen kan komma att minska för andra delar av landet med ännu mindre möjligheter att upprätthålla ett tillfredsställande vägnät som följd. Förutsättningarna för en aktiv regionalpolitik skulle därigenom minska.

Detta kan enligt utskottets uppfattning inte accepteras. Lösningar av

frågan om fasta förbindelser över Öresund får enligt utskottets mening inte resultera i en omfördelning av resurserna till nackdel för andra delar av landet.

Det förutsätts i avtalet att en flygplats skall byggas på Saltholm. På senare tid har synpunkter framförts som emellertid gör att behovet av en sådan kan behöva övervägas ytterligare. Därvid bör bl. a. den minskande energitillgångens verkningar för flygkommunikationerna beaktas. Experter på området har framhållit att de korta flygtransporterna kommer att ersättas av marktransporter. Saltholmsprojektet får anses förutsätta en fortsatt ökning av flygtrafiken. Om denna ökning uteblir torde någon ny storflygplats i Malmö-Köpenhamnsområdet inte behövas, och därigenom kommer frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn i ett nytt läge. Vidare bör klarläggas huruvida kravet på en storflygplats på Saltholm går att förena med kravet på ett decentraliserat flygplatssystem i Norden, varigenom flyget mera tillfredsställande skulle kunna fylla sina uppgifter. Frågan om en flygplats på Saltholm är en dansk angelägenhet, och det är därför angeläget att danska regeringen klargör sin syn på behovet av en ny flygplats i den förändrade situationen. Den bör dock även få en samlad nordisk bedömning.

Enligt utskottets mening bör alltså förnyade kontakter tas med Danmarks regering angående utformningen av fasta förbindelser över Öresund. Syftet skall vara att få till stånd en lösning enligt vilken viljan att stimulera den kollektiva trafiken markeras genom att järnvägsförbindelserna tillmäts större betydelse. Detta bör såsom framhållits i det föregående ske genom att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör kommer till stånd i första hand så att den blir färdig så snart som möjligt och senast år 1985. Då merkostnaderna för att utföra projektet i form av dubbeltunnel synes bli relativt begränsade och då en betydande kapacitetsökning skulle nås genom en sådan bör denna möjlighet undersökas. Projektet skall givetvis utföras på ett ur skilda miljöaspekter betryggande sätt.

Beträffande förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn måste nämnda utredningar rörande trafik-, regional- och miljöpolitiska konsekvenser komma till stånd innan några åtgärder vidtas. I första hand bör möjligheterna att ordna förbindelserna genom spårbunden trafik undersökas. Förutsättningarna skall då vara att specialtåg för transport av motorfordon skall komma till användning.

Vad utskottet i nu berörda frågor anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen, med ändring av sitt tidigare beslut och med bifall till motionen 1974:230, hos Kungl. Maj:t anhåller om att kontakter med Danmark tas för nya förhandlingar, syftande
   a. till en sådan överenskommelse om fasta förbindelser över Öresund att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Hel-

singör kommer till stånd i första hand -- och där effekterna på Östersjön av en tunnel utvärderats -- samt att möjligheterna att bygga dubbeltunnel undersöks,
b. till att frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn blir föremål för ytterligare utredningar med avseende på verkningarna från trafik-, regional- och miljöpolitisk synpunkt, varvid möjligheterna att ordna eventuell förbindelse på KM-leden med enbart järnvägstunnel undersöks, och att riksdagen så snart som möjligt på grundval av detta utredningsarbete bereds tillfälle att ta ställning till frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn,

2. av herrar Dahlgren, Persson i Heden, Håkansson i Rönneberga och Stjernström (samtliga c) samt herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) beträffande *bolag för projektering, byggande och drift* av den föreslagna fasta vägförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn som ansett

dels att det avsnitt i utskottets yttrande på s. 3 som börjar med "1973 års" och slutar med "förordade medelsanvisningen" bort ha följande lydelse:

Av den ståndpunkt som intagits i den till utskottets betänkande 1973:25 fogade och med 1 betecknade reservationen följer att något behov av aktieteckning i särskilt bolag för projektering, byggande och drift av den föreslagna KM-leden inte föreligger. Detsamma gäller med avseende på den till samma betänkande fogade och med 2 betecknade reservationen. Inte heller utskottet finner något behov av sådan aktieteckning föreligga och tillstyrker därför motionen 1974:229, vari yrkats avslag på den i propositionen 1974:2 (bilaga 3) gjorda framställningen om anvisande av medel för nämnda ändamål.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen, med bifall till motionen 1974:229, avslår Kungl. Maj:ts i propositionen 1974:2, bilaga 3, gjorda framställning om anvisning på tilläggsstat II av medel till Teckning av aktier i bolag för projektering, byggande och drift av fast vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö.

Särskilt yttrande

beträffande överenskommelsen om *fasta förbindelser över Öresund* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anfört:

Vänsterpartiet kommunisterna gav vid behandlingen av propositionen 1973:146 uttryck för sin uppfattning om förslaget om fasta förbindelser över Öresund i reservationen 2, knuten till trafikutskottets betänkande 1973:25.

I reservationen framhölls dels att frågan om den fasta förbindelsen över Öresund vilade på utredningar som gjorts med 1960-talets förutsättningar men som inte torde vara lämpade att lösa 1980-talets trafikproblem, dels att förslaget gynnar mycket få grupper av människor och strider helt mot folkflertalets intressen. I reservationen pekades på sex områden där detta uppenbart visar sig.

Det första gäller trafikpolitiken. Vpk ansåg att regeringsförslaget premierade privatbilismen. Bilbron gick före järnvägstunneln. Den tunga lastbilstrafiken stärker sin ställning. Rationella förbindelser med kontinenten skulle i stället ha krävt en prioritering av järnvägen genom byggande av en järnvägstunnel i HH-leden, försedd med dubbelspår. F. n. går huvuddelen av transporterna mot Danmark och kontinenten över Helsingborg–Helsingör. Avståndet är där kortast, och för merparten svenskar är det den naturliga förbindelsen.

Det andra gällde regionalpolitiken. KM-bron kommer att starkt bidraga till en expansion av Malmöregionen som enligt regionplanen för sydvästra Skåne kommer att innebära en ökning av folkmängden med 53 procent fram till år 2000. Några effektiva instrument för att mera jämnt fördela den väntade tillväxten finns inte enligt vpk:s uppfattning.

De arbetstillfällen som tillfälligt uppkommer genom själva brobygget skapas bättre genom att man angriper den svåra sociala eftersläpningen i Malmö framhölls det i reservationen, och när det gäller miljöpolitiken blir det också negativa effekter. Trafiksituationen i Malmö kommer att bli ännu mera pressad, natur- och friluftsområdena kommer att reduceras, belastningen på luft och vatten kommer att ökas. I fördelningspolitiskt hänseende missgynnas människorna i arbetarstadsdelarna, de billösa, de gamla och handikappade. Även utrikespolitiskt har förslaget betänkliga aspekter genom att man funktionellt och planeringspolitiskt integrerar ett svenskt bostadsområde med ett annat beläget inom EEC.

Vänsterpartiet kommunisternas uppfattning i frågan om de fasta förbindelserna över Öresund har inte genomgått någon förändring sedan den behandlades i riksdagen hösten 1973. Utvecklingen har tvärtom, enligt vår mening, styrkt riktigheten i vår uppfattning. Inte minst gäller detta utvecklingen på energiområdet som alltmer pekar på behovet av satsning på energisnåla trafikmedel. I den trafikpolitiska debatten betonas också järnvägarnas betydelse alltmera. En trafikpolitik, där överföring av trafik från landsväg till järnväg finns med som mer eller mindre klart uttalad målsättning, fordrar också investeringar som på sikt kommer att gynna järnvägstrafiken. Av den anledningen menar vi att en

satsning på en järnvägstunnel i HH-leden bör göras. En järnvägstunnel måste emellertid vara avpassad till vad den framtida utvecklingen inom järnvägstrafiken kan komma att kräva. Begränsningen av denna till att omfatta endast *ett* järnvägsspår synes vara mindre välbetänkt, inte minst med tanke på att en tunnel med dubbelspår endast i ringa grad ökar kostnaderna. Den tekniska utformningen av en tunnel bör kunna ske så att negativa effekter på vattenförhållandena i Öresund kan undvikas. Ytterligare utredningar i denna fråga bör emellertid ändå förordas.