

Torsdagen den 13 december

Kl. 10.00

Förhandlingarna leddes till en början av herr tredje vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollet för den 5 innevarande månad.

§ 2 Om åtgärder mot förföljelse av judar i Sovjetunionen

Herr utrikesministern ANDERSSON erhöll ordet för att besvara herr *Wirmarks* (fp) i kammarens protokoll för den 6 december intagna fråga, nr 368, till herr statsministern, och anförde:

Herr talman! Herr *Wirmark* har ställt följande enkla fråga:

Vilka åtgärder har regeringen vidtagit eller är regeringen beredd att i nu aktuella fall vidta för att motverka att anhöriga till judar som önskar lämna Sovjetunionen utsätts för förföljelse?

Repressalier mot oliktkänkande har i olika sammanhang varit föremål för stark kritik i riksdagen.

Regeringens inställning har alltid varit att man härvid har att göra med brott mot den allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna som antogs av FN:s generalförsamling 1948 och som i sin andra artikel klart förbjuder diskriminering av denna typ.

Svenska regeringens möjligheter att agera när det gäller företeelser av detta slag är givetvis mycket begränsade. Men vi fördömer alla former av förföljelser mot oliktkänkande i vilket land det än gäller. Vi stöder strävandena att genom internationella överenskommelser förhindra sådana förföljelser och vi har sålunda 1971 ratificerat de konventioner rörande de mänskliga rättigheterna som framgick ur den FN-deklaration jag nyss berörde.

Vår inställning är alltså klar. Sovjetregeringen torde – och detta är mitt svar på herr *Wirmarks* fråga – genom regeringsuttalanden i riksdagen i olika sammanhang vara väl medveten om Sveriges inställning i vad gäller åtgärder som äsidosätter mänskliga rättigheter och grundläggande friheter.

Herr *WIRMARK* (fp):

Herr talman! Jag tackar för svaret.

Den principiella inställningen bör även färga av sig i de enskilda fallen. Jag hade ställt frågan till statsministern eftersom han mottagit en dramatisk bön om hjälp i ett speciellt ömmande fall. En moder tog mod till sig och vädjade till Olof Palme "att ni skulle utnyttja era personliga kontakter och ert inflytande hos den sovjetiska regeringen" angående hennes sons och hennes mans öde. Jag tror det är många som med mig frågar sig om några åtgärder vidtagits i detta syfte - det är ju nu ett halvår sedan TV förmedlade moderns förtvivlade appell. Eftersom

Torsdagen den
13 december 1973 .

*Om åtgärder mot
 förföljelse av judar
 i Sovjetunionen*

Torsdagen den
13 december 1973

*Om åtgärder mot
förföljelse av judar
i Sovjetunionen*

statsministern inte svarar, hoppas jag att utrikesministern kan ge en kommentar till fallet Levitj, som är ett typexempel.

Vi vet att i Sovjetunionen förekommer diskriminering och förföljelse gentemot olika religiösa minoriteter. Vad som hänt familjen Levitj är belysande för de övergrepp som sker. Fadern, vetenskapsmannen och nobelpriskandidaten Benjamin Levitj har i praktiken inte längre tillträde till sin arbetsplats. Kolleger och studenter bojkottar honom – någon undervisning kan han inte upprätthålla. Vetenskapsakademien har lyst honom i bann. Officiella och inofficiella trakasserier är legio, som framgår av ett alldeles försäkrat brev från honom till vetenskapsmän i andra länder. Jag citerar ur brevet: "Citat och referenser från mina verk är helt och hållet bortopererade från vetenskapliga publikationer, jag förvägras att delta i vetenskapliga konferenser utomlands eller i Sovjet, min korrespondens har blivit helt förhindrad, min telefon har stängts av."

Sonen som också är vetenskapsman, är i en ännu mer prekär situation: 25 år, cancersjuk, har förpassats till ett militärt läger i Sibirien. Ändå vet man med ledning av tidigare sjukhusjournaler att han måste ha kontinuerlig läkarvård och att psykiska och fysiska påfrestningar är en fara för hans liv.

Vad är det då för brott som familjen har begått? Jo, hela familjen har ansökt om utresettillstånd till Israel men förvägrats detta. Ändå vet vi att Sovjetunionen har undertecknat FN-konventionen om de mänskliga rättigheterna. Där står i artikel 12 att "Envar äger frihet att lämna vilket land som helst, däribland sitt eget."

Herr utrikesminister! I våras diskuterade vi här i riksdagen vikten av att göra vår protest hörd i dessa frågor. Då var regeringspartiet inte berett att genom riksdagen uttala den kritik som vi önskade mot övergreppen. När man i enskilda fall sätter speciellt hopp till Sverige och svenska politiker får ingen tvekan finnas att utöva det inflytande och göra den insats vi kan åstadkomma. Har det nu gjorts i det aktuella fallet?

Herr utrikesministern ANDERSSON:

Herr talman! Jag kan svara att regeringen, genom statsministern, vid två tillfällen under året fäst sovjetiska myndigheters uppmärksamhet på den oro den svenska regeringen känner i detta fall.

Herr WIRMARK (fp):

Herr talman! Jag tackar för det beskedet och vill uttrycka min tillfredsställelse med att i detta fall ansträngningar gjorts att bistå den här hårt trängda familjen. Vi har ju som princip att vänskapliga förbindelser inte utesluter uppriktighet när åsikterna går isär. Det brukar vi deklarerat när det gäller en av supermakterna – det är bra att den principen nu tillämpas i alla väderstreck.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 3 Om diplomatiska aktioner för återlämnande av israeliska krigsfångar i Syrien

Nr 156

Torsdagen den
13 december 1973

*Om diplomatiska
aktioner för åter-
lämnande av
israeliska krigs-
fångar i Syrien*

Herr utrikesministern ANDERSSON erhöll ordet för att besvara herr Wijkmans (m) i kammarens protokoll för den 7 december intagna fråga, nr 373, och anförde:

Herr talman! Herr Wijkman har till mig ställt följande fråga:

Ämnar regeringen vidtaga några diplomatiska aktioner mot bakgrund av förhållandet att Syrien ännu i dag vägrat utlämna de israeliska krigsfångar som togs till fånga under kriget i oktober?

I samband med konflikten i Mellersta Östern har ett flertal frågor rörande tillämpningen av 1949 års Genèvekonventioner uppstått. Det gäller inte bara den s. k. tredje Genèvekonventionen, som handlar om krigsfångar, utan också de övriga konventionerna, särskilt den fjärde som gäller behandling av civilbefolkning under ockupation. Den svenska regeringens självklara ståndpunkt har varit att samtliga konventioner till fullo skall tillämpas av alla parter. Det kan knappast råda någon tvekan om att bristande tillämpning förekommit med svåra mänskliga lidanden som följd. Regeringen önskar självklart att dessa humanitära konventioner respekteras. Denna ståndpunkt har också under hösten kommit till uttryck genom svenskt stöd för resolutioner som antagits vid den 22:a internationella rödakorskongressen i Teheran och vid den pågående sessionen med FN:s generalförsamling. Internationella röda korset arbetar energiskt för att säkerställa Genèvekonventionernas tillämpning. Vi från svensk sida kontinuerlig kontakt med dem i saken.

Vad beträffar herr Wijkmans fråga om en diplomatisk aktion rörande de israeliska krigsfångarna vill jag nämna att den konferens som har att söka en lösning av Mellersta Östern-problemet avses inledas i Genève på tisdag i nästa vecka. Både Israel och Syrien kommer att delta i denna konferens. Därvid väntas frågan om utväxling av krigsfångarna mellan de båda länderna bli en av dem som kommer att tas upp redan i konferensens första skede. I detta läge anser regeringen att ett svenskt initiativ i saken inte skulle tjäna något syfte.

Herr WIJKMAN (m):

Herr talman! Jag tackar utrikesministern för svaret på min enkla fråga.

Jag kunde nästan av utformningen av statsrådets svar utläsa att jag i min fråga borde ha använt ett annat uttryck än "diplomatisk aktion". Vad jag närmast avsåg med min fråga var att över huvud taget fästa uppmärksamheten vid denna mycket tragiska angelägenhet och att få ett klart ställningstagande från regeringen.

Bakgrunden är ju den att, som utrikesministern redovisade, den syriska regeringen på det mest flagranta sätt brutit mot Genèvekonventionen från 1949 om behandling av krigsfångar. Där stadgas bl. a. att krigförande land utan dröjsmål skall lämna ut listor på de fångar man tagit. Detta har inte Syrien gjort. Det föreskrivs också i Genèvekonventionen att skyndsamt utväxling skall ske av sårade fångar — inte heller detta har skett. Det stadgas vidare att Röda korset skall beredas tillträde till

Torsdagen den
13 december 1973

*Om ständig natt-
permission för
värnpliktiga*

fånglägren, vilket inte har skett. I konventionen uttalas också att krigsfångarna skall utväxlas snarast efter det att striderna upphört. Ännu i dag, nästan två månader efter det att eld upphör proklamerats, vet vi att icke heller detta har skett.

Hur många krigsfångar det gäller är svårt att säga, men den israeliska regeringen uppskattade antalet till ungefär 150 israeler. Israelerna har själva uppgivit att ca 500 syrier finns i israelisk fångenskap.

Behandlingen av krigsfångar kan diskuteras helt vid sidan av den aktuella konflikten i Mellersta Östern. Oavsett vilken konflikt det gäller är det angeläget att på alla sätt vaka över att Genèvekonventionen följs. Det är en uteslutande humanitär fråga.

Den israeliska regeringen har gång på gång påtalat Syriens brott mot Genèvekonventionen. Reaktionen från Damaskus tycks snarast ha gått ut på att krigsfångarna skall användas som gisslan inför kommande förhandlingar. Också detta är ett brott mot den konvention Syrien liksom flertalet andra stater har skrivit på.

Men frågan är otrevligare än så. Efter kriget har hittills hittats 42 israeliska lik i trakterna kring Golanhöjderna – flertalet bakbundna och skjutna i huvudet. Och häromdagen kunde tidningsuppgifter omtala att en marockansk soldat, som hade stridit i de här områdena, för pressen uppvisat en säck, var i han skulle förvara kroppsdelar av döda israeliska fångar. Hur stor tilltro man skall knyta till den uppgiften kan jag inte avgöra.

Hela den här situationen, herr talman, är djupt motbjudande. Det jag här har påtalat rör i sig inte själva konflikten mellan judar och araber, men det framstår ändå som ett bevis för hur djupt aggressionerna tycks ligga åtminstone på den syrisk sidan. Det illustrerar också hur litet deklARATIONER om humanitet och anständighet egentligen betyder när de konfronteras med den kalla verkligheten.

Vad vi kan göra från svensk sida i dag är självfallet inte mycket. Genom debatten här har vi dock gjort vårt för att informera vår egen opinion. Genom utrikesministerns uttalande har vi ånyo riktat syriernas uppmärksamhet på att vi – och där tror jag enigheten i Sverige är totalt – fäster största vikt vid att Genèvekonventionen i det här sammanhanget följs.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Om ständig nattpermission för värnpliktiga

Herr försvarsministern HOLMQVIST erhöll ordet för att besvara herr Gustavssons i Nässjö (s) i kammarrens protokoll för den 6 december intagna fråga, nr 369, och anförde:

Herr talman! Herr Gustavsson i Nässjö har frågat om jag avser att medge ständig nattpermission för de värnpliktiga vid samtliga militära förband.

För närvarande pågår försöksverksamhet med ständig nattpermission för värnpliktiga vid vissa förband. Försöken omfattar ungefär hälften av

åldersklassen och bedrivs i två former, antingen med fri inpassering eller med inpasseringsförbud mellan vissa klockslag under natten.

Den under innevarande utbildningsår bedrivna försöksverksamheten kommer inom kort att utvidgas. Överbefälhavaren skall vidare inkomma med förslag till bestämmelser för försök med ständig nattpermission för samtliga värnpliktiga med början den 1 juli 1974.

Herr GUSTAVSSON i Nässjö (s):

Herr talman! Jag vill tacka försvarsministern för det mycket positiva svar som han har lämnat på min fråga. Det är med stor glädje jag konstaterar att han delar den uppfattning som de värnpliktiga själva gett uttryck för.

Detta är en för de värnpliktiga viktig fråga, och jag tror att den hittillsvarande försöksverksamheten har gett ett i långa stycken positivt resultat.

Ett av skälen till att jag aktualiserat frågan är självfallet att jag vill medverka till att de värnpliktiga får ständig nattpermission. Det är också ett krav som det socialdemokratiska ungdomsförbundet har fört fram i andra sammanhang. Jag är övertygad om att försvarsministerns svar i dag kommer att hälsas med stor tillfredsställelse.

Nu vill jag bara uttrycka den förhoppningen att överbefälhavaren, som ju har möjlighet till det, under innevarande utbildningsår medger en kraftigt utvidgad försöksverksamhet. Personligen ser jag helst att man går över till ständig nattpermission med fri inpassering över lag.

Ett annat skäl till att jag aktualiserat frågan är uttalanden från olika håll, som har skapat intrycket att försvarsdepartementet snarast motverkat en utvidgad försöksverksamhet. Därför är försvarsministerns uttalande i dag också från den synpunkten välgörande. Det finns ju heller inte något rimligt skäl för departementet att försöka bromsa denna verksamhet.

Efter detta besked som jag fått i dag behöver ingen sväva i okunnighet om vilken uppfattning departementsledningen har i denna för de värnpliktiga så viktiga fråga.

Herr försvarsministern HOLMQVIST:

Herr talman! Jag vill gärna säga att jag liksom herr Gustavsson i Nässjö har mött denna föreställning att det skulle vara försvarsdepartementet som hindrade att man vidgar försöksverksamheten. Det är självfallet inte på det sättet. Där det funnits intresse för att tillämpa dessa utsträckta förmåner och nattpermission, har ju förbandschefen kunnat förvissa sig om huruvida man hade möjligheter till det.

Jag är, herr Gustavsson, för min del övertygad om att överbefälhavaren också är intresserad av att denna försöksverksamhet skall vidgas till alla förband. Så kommer att ske från den 1 juli, men jag är övertygad om att han kommer att se till att vi också tidigare kan utvidga den verksamhet som pågår.

Herr GUSTAVSSON i Nässjö (s):

Herr talman! Jag vill gärna också på denna punkt uttrycka min glädje

Nr 156

Torsdagen den
13 december 1973

*Om ständig natt-
permission för
värnpliktiga*

över att försvarsministern delar den uppfattning som jag har gett till känna från riksdagens talarstol i den här frågan.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Ang. befogenheten att ändra beslutad sjukhusorganisation

Herr socialministern ASPLING erhöll ordet för att besvara herr Nordgrens (m) i kammarens protokoll för den 7 december intagna fråga, nr 370, och anförde:

Herr talman! Herr Nordgren har frågat om jag anser att en sjukhusdirektion äger rätt att ändra den sjukhusorganisation som ett landsting beslutat.

Enligt 3 § sjukvårdslagen åligger det landstingskommun att för dem som är bosatta inom sjukvårdsområdet ombesörja såväl öppen som sluten vård för sjukdom. Det ankommer därvid på landstingskommunen att se till att det finns en lämplig organisation för att fullgöra denna vårdskyldighet. Enligt 9 § 1 mom. sjukvårdslagen utövas ledningen av den sjukvårdande verksamheten av en sjukvårdsstyrelse. Det åligger enligt 4 § sjukvårdskungörelsen sjukvårdsstyrelsen att bl. a. besluta om sjukhusens indelning i kliniker och avdelningar och om sammanförande av dessa till block. Vad gäller direktionen har den enligt 11 § 1 mom. sjukvårdslagen att närmast under sjukvårdsstyrelsen utöva tillsynen vid och ansvaret för förvaltningen av sjukhus och andra motsvarande uppgifter inom sjukvården som kan ha anförtratts direktionen.

Lagligheten av beslut som fattats av sjukhusdirektion prövas av regeringsrätten enligt de regler som gäller för kommunalbesvär.

Herr NORDGREN (m):

Herr talman! Jag är medveten om att jag upprepade gånger besvärat statsrådet Aspling med den mot hela Söderhamnsregionens befolkning hänsynslösa behandling sjukhusfrågan i Söderhamn fått av sjukhusdirektionen och dess chefstjänsteman. När trots allt – arbetet på att stänga den ena avdelningen efter den andra – dvs. nedläggningen av sjukhuset – fortgår, säg jag mig nödsakad att på nytt på befolkningens, patienternas och de anställdas vägnar vända mig till statsrådet i det här ärendet med en enträgen och allvarlig vädjan om statsrådets medverkan. Jag tackar för det intresse statsrådet hittills visat för det här ärendet och naturligtvis också för det svar jag fått här i dag, som styrker våra synpunkter i Söderhamn på hur frågan har behandlats.

Bakgrunden till den nu ställda frågan är den förvåning, besvikelse och förbittring regionens befolkning, industrier, företag och fackliga organisationer känner inför de senaste årens och speciellt de senaste veckornas trots statsrådets ingripande – egenartade spel om Söderhamns normallasarett. Politiskt träffade beslut och uttalanden liksom nyligen gjorda investeringar – jag skulle tro på ca 30 miljoner kronor – står i egenartat motsatsförhållande till nu pågående åtgärder. En del av åtgärderna torde belysas genom de bilder som visas på TV-skärmen här ovan. Vi kan helt

enkelt inte acceptera detta. Jag föreställer mig att även om landstinget är huvudman och som framgår av svaret socialstyrelsen är tillsynsmyndighet så är i sista hand regeringen ansvarig för vad som händer och sker i riket -- även på ett för befolkningens trygghet så viktigt område som sjukvården.

Med detta ber jag att på nytt få understryka den välvilja som statsrådet visat i ärendet. Jag tackar än en gång för svaret och anhåller att statsrådet och socialstyrelsen medverkar ända till dess att frågan fått en för befolkningen och för regionens utveckling positiv lösning.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Den fråga som herr Nordgren ställt denna gång har ju gällt spörsmålet om lagligheten av beslut som fattas av olika landstingskommunala organ, och jag har svarat att det är regeringsrättens sak att pröva sådana frågor. Det är alltså inte en fråga som regering eller riksdag har att ta ställning till.

Vad sedan gäller den aktuella situationen i Söderhamn, så vet herr Nordgren att jag tidigare som min mening uttalat att den typ av sjukhus som finns i Söderhamn ingår i den struktur för sjukvården som sjukvårdsplaneringen grundas på. Den meningen har jag på nytt framfört till företrädare för landstinget i Gävleborgs län som är den instans som har beslutanderätten i den fråga som nu gäller Söderhamn.

Låt mig, herr talman, tillägga att om flera läkartjänster behöver inrättas för att sjukvården i Söderhamn skall fungera, så kommer socialstyrelsen -- jag vet det -- att positivt pröva sådana framställningar från landstinget.

Herr NORDGREN (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Aspling för den här kompletteringen av svaret, och framför allt tackar jag för att statsrådet har medverkat till att socialstyrelsen kommer att ställa läkare till förfogande. Jag hoppas då också att socialstyrelsen betonar att läkarna skall tjänstgöra i Söderhamn, så att det inte blir på samma sätt som tidigare när läkare ställts till förfogande, nämligen att vederbörande huvudsakligen tjänstgör i Bollnäs. Så skedde med t. ex. den narkosläkare som ställdes till förfogande fr. o. m. den 1 augusti.

Förutsättningen för att vi skall kunna lösa det här problemet tillfredställande -- vilket jag nu är övertygad om att statsrådet vill göra och har i den mån det går att medverka från regeringens sida -- är för det första att de parlamentariskt bindande beslut som fattats och de uttalanden som gjorts om att lasarettet skall få fortleva verkligen följs. För det andra tycks det vara nödvändigt med en egen direktion. För det tredje måste vikariatsförordnande på vitala tjänster omgäende ordnas. För det fjärde måste man, när man utannonserar tjänster, verkligen tala om att Sjuk 71 redan har meddelat att utredningen anser att normal-lasarettet i Söderhamn skall fortleva. Sjuk 71 har visserligen inte lagt fram sitt betänkande ännu, men i denna fråga är ledamöterna av utredningen enligt uppgift eniga.

Vidare är det önskvärt att man tar hänsyn till personalen och inte

Nr 156

Torsdagen den
13 december 1973

*Ang. befogenheten
att ändra beslutad
sjukhusorganisation*

Torsdagen den
13 december 1973

*Om vidgad rätt
till bidrag till
vård av utveck-
lingsstörda barn*

ordnar en information på det sätt som skedde i måndags. Vid den informationen lämnades över huvud taget inga klara besked, fränsett det att en del möjligen skulle kunna omplaceras och att andra eventuellt någon gång i vår skulle få gå på kurser.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Om vidgad rätt till bidrag till vård av utvecklingsstörda barn

Fru statsrådet ODHNOFF erhöU ordet för att besvara herr *Henmarks* (fp) i kammarens protokoll för den 6 december intagna fråga, nr 365, och anförde:

Herr talman! Herr Henmark har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att trygga att bidrag till vård av utvecklingsstörda barn som vårdas av fosterföräldrar kommer att utgå i samma omfattning som till vård av barn som vårdas av sina föräldrar, när ändring i lagen om allmän försäkring träder i kraft den 1 januari 1974.

Enligt beslut av årets riksdag får vårdbidraget för svårt handikappade barn en ny utformning från den 1 januari 1974. Det nya vårdbidraget skall utgå till den av föräldrarna som huvudsakligen vårdar barnet. Vårdbidraget motsvarar beloppsmässigt hel förtidspension från folkpensioneringen jämte pensionstillskott och blir skattepliktigt och ATP-grundande för den förälder som uppbär det. Reformen skall ses mot bakgrunden av att en av föräldrarna i regel måste avstå från förvärvsinkomst för att ta vård om det handikappade barnet.

Vårdbidrag kan utgå till barnets förälder och adoptivförälder. Det kan också utgå till styvförälder som tar vård om handikappat barn, till make eller sammanboende. I enlighet med beslut av årets riksdag utgår däremot inte vårdbidrag till fosterföräldrar. I fråga om dessa fall vill jag erinra om att ersättning utgår i annan form för den vårdinsats och de kostnader som vården av barnet medför vid placering i fosterhem. Det har förutsatts att ersättningen till fosterföräldrarna avpassas till förhållandena i det särskilda fallet. Svenska kommunförbundet har i en cirkulärskrivelse uppmanat kommunernas sociala centralnämnder och barnavårdsnämnder att uppmärksamma de här berörda fallen och vidta erforderliga åtgärder i fråga om justering av ersättningen till fosterföräldrarna.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka fru statsrådet Odhnoff för svaret.

Förhållandet är, att till detta års slut utgår ersättning för vård av alla utvecklingsstörda, sjuka och handikappade barn. Ersättningen utgör bortemot 400 kronor i månaden och utgår även till fosterföräldrar för barn som är i deras vård. Men det bidraget försvinner från och med den 1 januari 1974. Det är ju ganska underligt att staten tidigare har givit stöd åt alla barn som har befunnit sig i denna bekymmersamma belägenhet men nu från och med en viss tidpunkt tar bort stödet för barn som utöver sina andra lidanden har det handikappet att de saknar egna föräldrar som vårdare och i stället har fosterföräldrar.

Torsdagen den
13 december 1973*Om vidgad rätt
till bidrag till
vård av utveck-
lingsstörda barn*

Det finns en passus i statsrådets svar som jag har funderat över, nämligen den där det står att det har förutsatts att "ersättning till fosterföräldrarna anpassas till förhållandena i det särskilda fallet". Är det någonting som utmärker fosterföräldrarna? Skall de diskrimineras ytterligare? Det trodde jag var något som gällde alla föräldrar.

Jag vill här ställa två frågor till fru Odhnoff, som jag hoppas att statsrådet vill svara på:

1. Anser statsrådet att det är riktigt att statsstöd till vården av sjukt, utvecklingsstört eller handikappat barn utgår för barn som vistas hos sina föräldrar men inte till sådana barn som utöver sin sjukdom saknar egna föräldrar och därför vårdas av fosterföräldrar?

2. Har förhandlingar förevarit med Svenska kommunförbundet innan förslaget om att övervältra denna börda på kommunerna lagts fram?

Efter vad jag förstår av svaret har regeringen inte tagit några initiativ för att säkerställa att fosterföräldrarna inte skall förlora detta vårdbidrag. Det står i svaret: "Svenska kommunförbundet har i en cirkulärskrivelse uppmanat kommunernas sociala centralnämnder och barnavårdsnämnder att uppmärksamma de här berörda fallen - - -." Då frågar man sig om det har skett några förhandlingar eller om man bara utan vidare vältrar över denna börda på kommunerna och tror att de skall acceptera det vare sig de har pengar till detta eller inte; i dagens läge har ju kommunerna stora bekymmer för att klara sina affärer.

Kan jag få svar på dessa två frågor!

Fru statsrådet ODHNOFF:

Herr talman! Jag vill erinra om att det nya vårdbidraget tar sikte på att ge ekonomisk grundtrygghet för föräldrar som har ett svårt handikappat barn i sin vård. I sådana fall måste vanligen en av föräldrarna avstå från förvärvsarbete för att stanna hemma och ta hand om barnet. Vårdbidraget ger ersättning för inkomstbortfallet och grundlägger pensionsskydd genom att det är ATP-grundande.

Fosterföräldrar har vanligen någon form av anställningsavtal med kommunen, som betalar en ersättning - fosterlega - för fosterföräldrarnas vårdinsats. Det har framstått som naturligt att ersättningen för denna vårdinsats bestäms i ett sammanhang genom överenskommelse mellan fosterföräldern och kommunen och utan inblandning av ytterligare ett samhällsorgan. Samma princip tillämpas för övrigt när det gäller barn som vistas på vårdhem och liknande vårdinstitutioner. I båda fallen är det kommunen eller landstinget som har att svara för vårdkostnaderna.

Den första frågan herr Henmark ställde har jag redan besvarat i det svar jag lämnade i första omgången.

Jag kan i övrigt säga att Kommunförbundet haft hela familjepolitiska kommitténs betänkande på remiss och är helt införstått med de konsekvenser som beslutet medför. Som jag också nämnt tidigare har Kommunförbundet i en cirkulärskrivelse uppmanat kommunerna att uppmärksamma dessa fall.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för dessa ytterligare tillägg.

Torsdagen den
13 december 1973

*Om vidgad rätt
till bidrag till
vård av utveck-
lingsstörda barn*

Jag är besviken över statsrådets personliga inställning. Jag trodde faktiskt att det mer eller mindre var en lapsus att man ställt fosterbarnen i särklass. Att den ena föräldern måste avstå från förvärvsarbete och därigenom drabbas av ett inkomstbortfall måste väl gälla vare sig barnet är hos fosterföräldrar eller hos sina egna föräldrar.

Jag vet naturligtvis att det utgår fosterlega, men tidigare har också ett vårdbidrag utgått. Jag förstår därför inte varför man nu plötsligt gör helt om och säger att staten inte längre skall stödja dessa barn. Jag är litet skeptisk mot resonemålet om något slags uppgörelse som liknar de forntida auktioner då man auktionerade bort barnen till de lägstbjudande. Jag har för mig att fosterföräldrarna i regel tar denna uppgift av ideella skäl: de vill ha ett barn att slösa sin kärlek och sin omvårdnad på. De ger i många fall samma grad av omvårdnad som om de vore barnets egna föräldrar. Jag skulle vara tacksam om den synpunkten finge komma fram.

Jag förstår att utredningar av detta slag kommer till Kommunförbundet. Men detta innebär ju inte små utgifter för kommunerna. Om vårdbidraget från staten skall kompenseras av kommunen måste det innebära ett utlägg för kommunen på ungefär 800 kronor i månaden, föreställer jag mig.

Fru statsrådet ODHNOFF:

Herr talman! Herr Henmarks auktionsföreställningar är så främmande för den fråga och den tid vi diskuterar att jag inte har någon anledning att ta upp dem här i riksdagen.

Beslutet grundar sig på ett förslag av en parlamentarisk utredning, där också en av herr Henmarks partivänner var med. Utredningen ledde till en proposition, som så småningom antogs genom ett enhälligt riksdagsbeslut. Det finns alltså en mycket stabil grund för att förfara på det här sättet och bara ha ersättning från *ett* av samhällets organ.

När herr Henmark tar upp frågan om kommunernas kostnader för höjda ersättningar till fosterföräldrar vill jag påpeka att det dels knappast kan röra sig om belopp som har någon större betydelse för kommunernas ekonomi, dels att införandet av de nya vårdbidragen sker samtidigt med genomförandet av flera andra stora reformer som tillför kommunerna ökade ekonomiska resurser.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Jag vill erinra om att det var statsrådet Odhnoff som tog upp frågan om att det skall vara ett kontraktsförhållande mellan kommunen och vårdarna. Detta innebär ju att det skall vara ett mera "materiellt" avtal, under det att jag tycker att förhållandet mellan fosterbarn och fosterföräldrar skulle ha en något annan innebörd.

Beträffande den senare frågan att kommunerna skall bekosta det hela vill jag säga att det rent principiellt är ganska underligt att man skall vältra över en utgift på kommunerna som staten tidigare har stått för -- och att man gör detta utan att det sker förhandlingar med kommunerna.

Fru statsrådet ODHNOFF:

Herr talman! Beträffande anställningsförhållandet vill jag säga att det här är fråga om att tillförsäkra fosterföräldrarna lön och sociala förmåner.

Angående det sista herr Henmark tog upp kan jag meddela att det är helt klart att kommunerna genom Kommunförbundet har varit införstådda med detta tillvägagångssätt.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 156

Torsdagen den
13 december 1973

*Om utsträckt tid
för upprättande av
trafikförsörjnings-
planer m. m.*

§ 7 Om utsträckt tid för upprättande av trafikförsörjningsplaner m. m.

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Jadestigs* (s) i kammarens protokoll för den 15 november intagna fråga, nr 303, och anförde:

Herr talman! Herr *Jadestig* har frågat om jag kan medverka till att kommunerna erhåller ytterligare tid för upprättande av trafikförsörjningsplaner och för behandling av ansökningar om bussbidrag enligt SFS 1973:639.

Enligt riksdagens beslut om det nya bussbidraget skall kommunerna senast den 31 december inkomma till länsstyrelserna med ansökan om bidrag. Till ansökan skall bl. a. fogas en av kommunen antagen trafikförsörjningsplan. Efter avslutad granskning och senast den 15 februari 1974 skall länsstyrelsen till bussbidragsnämnden insända sammanställning över bidragsanspråken med eget yttrande. På grundval av ansökningshandlingarna och länsstyrelsens yttrande avger bussbidragsnämnden före den 1 april förslag till Kungl. Maj:t hur de anslag som av Kungl. Maj:t föreslagits i statsverkspropositionen bör fördelas mellan länen i form av medelsramar. På grundval av trafikförsörjningsplanen och med beaktande av senare vidtagna justeringar och kompletteringar i dessa bestämmer länsstyrelsen genom beslut senast den 1 juni statsbidragsbelopp inom den medelsram för länen som fastställts av Kungl. Maj:t. Så snart kommunen fått kännedom om bidragstilldelningen och i förekommande fall – företagit slutgiltig justering av planen träffas definitiva överenskommelser med berörda trafikutövare om utförande av i planen upptagen olönsam landsbygdstrafik. Sådana överenskommelser bör för trafikutövarnas planering vara träffade i god tid före den 1 augusti 1974 då bidragsåret börjar.

Av denna tidsplan framgår att det inte finns några möjligheter att medge kommunerna ytterligare tid för upprättande av trafikförsörjningsplan eller att i övrigt ändra på tidsplanen. Jag vill erinra om att denna varit känd för kommunerna sedan lång tid tillbaka, bl. a. genom bussbidragsutredningens betänkande och den proposition som behandlades av värriksdagen. Det kan alltså hävdas att kommunerna haft rimlig tid att upprätta sina trafikförsörjningsplaner.

I de fall någon enskaka kommun skulle ha uppenbara svårigheter att hinna upprätta en mera genomarbetad trafikförsörjningsplan, får frågan övergångsvis lösas genom att kommunen överenskommer med länsstyrel-

Torsdagen den
13 december 1973

*Om påskyndande
av rapport angående
charterbestämmel-
serna i Skandinavien*

sen om vilken ambitionsnivå som kan godtas till grund för granskningen av bidragsansökan.

Herr JADESTIG (s):

Herr talman! Vi befinner oss i slutskedet av riksdagen och i dag är det trafikdebattens dag. Öresundsbronns tillkomst är en vital fråga för hela landet, men även de trafikärenden som jag berört i min enkla fråga har stor betydelse. Stat och kommuner måste naturligtvis gemensamt lösa den kollektiva trafikens problem och vidga dess möjligheter att på ett bättre sätt än nu motsvara de krav medborgarna med rätta ställer.

Den lokala trafikförsörjningsplaneringen är numera en uppgift för kommunen. Det är riktigt, som statsrådet framhåller, att trafikförsörjningsplanen skall antas av kommunen och fastställas av länsstyrelsen. Jag har ställt denna enkla fråga därför att detta åliggande medför vissa besvär. Jag vill tacka statsrådet för svaret, men tyvärr är det långt från utredning, propositionsskrivande och riksdagsbeslut till handling. Orsakerna härtill är många. Gällande bestämmelser och anvisningar från centrala myndigheter har faktiskt kommit sent till kommunerna. Ännu den dag som i dag är råder oklarheter, som gör det svårt för kommunerna att komma fram med sina förslag till sin egen beslutande myndighet, nämligen kommunfullmäktige, med ett underlag som redovisar inte enbart trafikens omfattning utan även vilka kostnader som förslaget innebär för kommunen. Det sistnämnda är det inte minst viktiga rent kommunalekonomiskt.

Tyvärr har det visat sig att kommunerna sälunda trots förseningar, brister i underlaget och oklarheter måste ta ställning till såväl trafikplanen som innehållet i statsbidragsansökan före årets utgång. Men såsom framgår av svaret - jag tror det är rätt viktigt - är inte datum den 31 december 1973 kommunernas största problem i dag. Kommunernas och länsstyrelsernas folk är realistiska personer, och det skall nog ges plats för nödvändiga kompletteringar. Dessutom får trafikplanens brister avhjälpas under kommande år. Dagens bränslesituation aktualiserar ännu kraftigare åtgärder på kollektivtrafikens område.

Problemet är, herr statsråd, den ekonomiska aspekten. Ta t. ex. SJ:s sätt att beräkna kapitalkostnader. Det är faktiskt både underligt och tråkigt att SJ:s centralförvaltning och vår statliga busstrafiknämnd inte centralt kunnat komma överens om vilka avskrivningstider som skall gälla. SJ kräver ett avskrivningsvärde på 14,24 procent och busstrafiknämnden 12 procent. Det medför t. ex. i Västmanlands län direkta kostnader för kommunen på 200 000 kronor.

Överläggningen var härmed slutad. •

§ 8 Om påskyndande av rapport angående charterbestämmelserna i Skandinavien

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Wirmarks* (fp) i kammarens protokoll för den 16 november intagna fråga, nr 308, och anförde:

Herr talman! Herr Wirmark har frågat mig om jag vill medverka till att påskynda framläggandet av rapporten från den skandinaviska departementala arbetsgrupp som har till uppgift att överse de gällande charterbestämmelserna i Skandinavien.

Enligt det mandat arbetsutskottet har fått av de skandinaviska trafikministrarna skall utskottet fullgöra sitt uppdrag i den takt som är möjlig med hänsyn till utvecklingen av det internationella arbetet på området. Jag har inhämtat att utskottet räknar med att ha fullgjort uppdraget i början av år 1974.

Herr WIRMARK (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret. Det är tydligt att kommunikationsministern nu anser att arbetet inom denna arbetsgrupp inte behöver påskyndas, eftersom det beräknas bli färdigt i början av nästa år.

Min fråga är då: Kan man vara helt säker på det beskedet? Underhandsbeskeden tidigare har ju inneburit kontinuerliga förseningar. Från början sades att arbetet skulle vara klart till sommaren 1973. Vid en hearing i maj i år angavs en tidpunkt efter sommaren. Sedan har både oktober och november nämnts, och nu får vi alltså ett löfte om att det skall bli färdigt i början av nästa år. Kan vi vara säkra på att det inte blir någon ytterligare försening?

Jag vill understryka vikten av att researrangörer och charterbolag snabbt får besked om den ytterligare liberalisering av bestämmelserna som bör komma med angivande av vilka nya utomeuropeiska resmål som blir frisläppta för chartertrafik. Det är inte minst viktigt i nuvarande krisläge i fråga om drivmedel, eftersom det i dag mer än någonsin är angeläget med en fast planering som möjliggör ett jämnt utnyttjande av maskinerna under hela året. Om inte priserna skall tillåtas rusa upp till en för konsumenterna oacceptabel nivå måste statsmakterna ge branschen denna möjlighet att utnyttja resurserna mer rationellt. Redan arbetar man med en 90-procentig beläggning av maskinerna, en nivå som är betydligt högre än linjebolagens.

Ett klart och snabbt besked är alltså i konsumenternas intresse. När drivmedelspriserna går upp växer också kravet på statsmakterna att bryta det nuvarande osäkerhetstillståndet och i stället ge besked om nya, vettiga och mer liberala förutsättningar för denna verksamhet.

För att ge den rationella grunden är det inte nödvändigt att i ett svep lösa *alla* frågeställningar. Om tidsnöd skulle uppstå är det i så fall enligt min mening bättre att redovisa det material och de slutsatser som är färdiga. Det viktiga är att lösa frågan om de ytterligare utomeuropeiska mål som skall tillåtas.

Jag hoppas att kommunikationsministern håller med mig om att färdriktningen för den här översynen måste bli liberalare regler – för det var väl meningen? Omsorgen om SAS får inte leda till att SAS i realiteten får ett veto och att semesterarrangörerna får betala ett högre pris än nödvändigt.

Torsdagen den
13 december 1973

*Om lättnad i lagen
om överlastavgifter*

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Tillsättandet av arbetsgruppen har inte haft till syfte att minska antalet resmål.

Herr WIRMARK (fp):

Herr talman! Jag tycker att det var ett litet väl kortfattat och negativt besked. Kan inte kommunikationsministern bekräfta att färdriktningen måste bli en liberalare tillståndsgivning, att nya resmål för utomeuropeiska stationer måste läggas till? Annars kommer charterverksamheten, inte minst i nuvarande läge, att få en nästan ohållbar situation.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det här är ju en mycket svår fråga, och vi hinner väl inte diskutera den så grundligt som kunde ha varit önskvärt.

Bakom propåerna från researrangörerna ligger självklart det som herr Wirmark påpekade, nämligen behovet av och önskan om att få nya resmål för chartertrafiken. Det skall sedan kopplas med linjetrafikens mål. Där finns det svåra avvägningsproblem, som herr Wirmark med det intresse han hyser för dessa frågor inte behöver upplysas om. Jag tror emellertid att, om vi nu bortser från den aktuella politiska situationen i Danmark som kan innebära en viss marginell förskjutning i tiden, det skall vara möjligt som jag har sagt i svaret att i början av nästa år redovisa resultat som – det är min personliga förhoppning – skall visa sig vara en öppning för diskussion i den riktning som herr Wirmark efterlyser.

Herr WIRMARK (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för det senaste beskedet, och jag hoppas för min del att översynen skall leda fram till en mer tillfredsställande lösning.

Jag är väl medveten om att här måste ske en avvägning, i synnerhet i förhållande till SAS:s intressen. Vad jag är angelägen om att betona är att statsmakterna inte får helt enkelt godta vad SAS säger. Det kan hända att man vid en prövning finner att SAS:s synpunkter väger tungt, men ändå får man inte – som det hittills har givits ett intryck av – ge SAS ett veto. En verklig avvägning måste ske, ty på andra sidan ligger ändå konsumenternas, resenärernas, mycket rimliga krav på billiga resor.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Om lättnad i lagen om överlastavgifter

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Norrby* i Gunnarskog (c) i kammarens protokoll för den 4 december intagna fråga, nr 364, och anförde:

Herr talman! Herr *Norrby* i Gunnarskog har frågat mig om jag avser att vidtaga någon lättnad i lagen om överlastavgift under rådande oljekris.

Systemet med överlastavgift har tillkommit för att få till stånd bättre efterlevnad av vägtrafiklagstiftningens belastningsbestämmelser. Ifråga-

varande bestämmelser är av stor betydelse, inte bara från vägekonomisk synpunkt, utan också i hög grad från trafiksäkerhetssynpunkt. Det finns ingen anledning att på grund av oljekrisen se mindre allvarligt på överträdelse av sådana bestämmelser, som ju dessutom är straffsanktionerade.

Herr NORRBY i Gunnarskog (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Norling för svaret på min fråga.

Låt mig slå fast att det inte är på grund av någon negativ inställning till trafiksäkerhetsfrågorna som jag har framställt frågan. Det är inte heller någon oförståelse för överlast som negativ trafiksäkerhetsfaktor som ligger bakom den. Nej, anledningen till att frågan ställdes är i första hand den rådande oljekrisen och verkningarna av den.

Ett stort åkeriföretag med ett 60-tal lastfordon, som svarar för virkestransporter åt Skogsägareföreningen Vänerskog, har fått meddelande från sitt oljebolag att man redan nu kommer att tillämpa 25 procents minskning av bensin- och dieseloljeleveranserna. Även andra åkare i Värmland, och jag förmodar även på andra håll i Sverige, har fått liknande besked angående oljetilldelningen. Det skulle betyda, om nu inte åtgärder kan vidtagas som återställer läget, att var fjärde lastbil finge ställas in eller att vart fjärde lass inte kommer fram till beställaren. Det gäller i en sådan här situation att, som jag ser det, utnyttja varje oljedroppe och ta i anspråk all den lastkapacitet som finns. Stora svårigheter kan komma att uppstå för skogsnäringen. Sägverken har t. ex. vid den här tidpunkten på året ytterst litet i lager av timmerråvara. Uteblivna intransporter till sågverk och massafabriker kan betyda friställningar både vid industrierna och i skogen.

Det är här lagen om överlastavgifter kommer in. Denna lag, som trädde i kraft den 1 april i år, har tydligen haft en starkt sänkande effekt på bilarnas lastvikt. Vänerskog har sålunda på sina intransporter kunnat konstatera 25 procents minskad last. Detta har dock något förskjutits neråt, men lastvikten ligger ändå omkring 10-15 procent lägre än vad som är tillåtet. Det har inneburit alltför stora säkerhetsmarginaler från lastbilsägarnas sida. Tillgänglig lastkapacitet utnyttjas alltså inte effektivt.

Det är ju förklarligt nog mycket svårt för en fordonsägare att rätt bedöma vikten på ett virkeslass t. ex. En lastbilsägare som inte vill utsätta sig för risken att åka på överlastavgift lastar då givetvis mindre än vad tillåtet är. Dessa farhågor fördes ju också fram vid lagens tillkomst. Ledamoten av denna kammare herr Sundelin sade när frågan behandlades här i riksdagen: "Det finns endast en utväg mot överlastavgifter: att i betydande utsträckning lasta mindre än vad bilen enligt instrumentet har rätt att lasta. Detta är en stor ekonomisk fråga inte bara för den enskilde åkaren utan även för samhället."

Statsrådet Norling sade själv i propositionen 81 att om fordonsägare alltid skall säkra sig mot överlast måste de räkna med säkerhetsmarginaler som fördyrar transporterna. "Problemet är av stor trafikekonomisk betydelse. Lösningen är lastindikatorer."

Nu är det så att de här lastindikatorerna ännu inte är färdigutvecklade.

De kommer tydligen först nästa år. Jag vill med anledning av detta fråga kommunikationsministern om han inte vill ta någon hänsyn till att dessa lastindikatorer icke står till förfogande.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall inte förlänga denna debatt med att gå tillbaka till riksdagens behandling av propositionen om införande av överlastavgift. Det fanns tre skäl för riksdagen att besluta om denna: trafiksäkerhetsmässiga, vägekonomiska och trafikpolitiska. Det får räcka med ett refererande av vad som lägg bakom.

Sedan kan man naturligtvis som herr Norrby i Gunnarskog säga, att i det läge vi nu befinner oss och med en oljesituation som är långtifrån tillfredsställande skulle man kunna tumma på en och annan regel. Ja, men frågan gäller vilka regler man tummar på. Det är klart att man i detta fall skulle göra sig skyldig till någonting alldeles onaturligt, om man tummade på en lagregel, vilket skulle kunna innebära ett medvetet försämrande av trafiksäkerheten. Enbart detta räcker som skäl för att mycket kraftigt reagera mot sådana tankegångar.

Sedan ställde herr Norrby en speciell fråga, som rörde lastindikatorerna. Ja, det är riktigt, att det ännu inte finns en standardmodell för lastindikator, som alla är beredda att rekommendera. Vägverket har emellertid sedan ett år tillbaka haft i gång försök med typer av lastindikatorer. Denna uppgift har staten fått påta sig. Under 50 års tid har åkerinäringen gjort reklam för apparater, med vilkas hjälp man skulle kunna lasta så tungt och så mycket som möjligt. Det finns de mest utstuderade typer av sådana. Men under 50 års tid har ingen satsat på att bygga lastindikatorer. Nu har emellertid staten satt i gång att utveckla en sådan, och jag lovar herr Norrby att vi skall försöka få fram den så fort som möjligt.

Herr NORRBY i Gunnarskog (c):

Herr talman! Inte heller jag skall förlänga debatten. Jag vill bara säga till statsrådet Norling, att min fråga också var föranledd av det faktum att man inte kunnat få fram några lastindikatorer. På grund därav har lastbilsägarna inte heller kunnat följa lagens bestämmelser. Förutsättningen för lagens tillkomst var ju att man hade färdigutvecklade lastindikatorer till förfogande, vilka skulle göra det möjligt för lastbilsägarna att följa bestämmelserna.

Statsrådets svar är ju fullt klart. Jag får vara nöjd med det. Jag instämmer med vad trafikutskottet sade både 1972 och 1973, och jag förmodar att statsrådet beaktar detta uttalande: "Utskottet förutsätter dock att utvecklingen på området följs med största uppmärksamhet av Kungl. Maj:t samt att därest så befinnes påkallat – förslag till erforderliga justeringar i avgiftssystemet föreläggs riksdagen."

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Om möjligheten för SJ att tillgodose ökad efterfrågan på trafik-tjänster

Nr 156

Torsdagen den
13 december 1973

*Om möjligheten
för SJ att tillgodose
ökad efterfrågan på
trafiktjänster*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Börjessons i Falköping (c) i kammarens protokoll för den 6 december intagna fråga, nr 366, och anförde:

Herr Börjesson i Falköping har frågat mig om jag anser att SJ har tillfredsställande möjligheter att tillgodose den ökade efterfrågan på trafik-tjänster som kan bli följden av inskränkningar i biltrafiken på grund av bränslebristen.

Enligt min mening har SJ förhållandevis stora möjligheter att tillgodose en ökad efterfrågan för fjärrtrafiken på järnväg, eftersom kapaciteten i express- och snälltåg inte är fullt utnyttjad. Om resenärerna planerar sina resor i förväg och reserverar plats bör det inom vida ramar vara möjligt att finna användbara reselägenheter. SJ:s förbättrade bokningssystem underlättar härvid planeringen för de resande.

Vad gäller SJ:s busstrafik finns extracapacitet i ett stort antal turer. Dessutom planeras inhyrning av extrabussar i erforderlig utsträckning.

Inom kommunikationsdepartementet pågår för närvarande en kartläggning av den kollektiva trafikens resurser och behov med hänsyn till energiläget.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka herr kommunikationsministern för svaret på min enkla fråga.

Uppgifterna om förestående bensinransonering har självfallet väckt särskild oro bland den allmänhet som i sin dagliga tillvaro är nära nog helt beroende av bil. Det gäller framför allt människor i våra glesbygder där tågförbindelserna sedan länge är ett minne blott och bilen blivit oersättlig för att människorna skall kunna sköta sina nödvändiga angelägenheter i närmaste tätort. Med en knappt tilltagen kvantitet bensin per bilägare ter sig situationen synnerligen besvärlig för befolkningen i dessa bygder.

Det är uppenbart att statens järnvägar vid en bensinransonering kan räkna med betydligt ökad efterfrågan på trafik-tjänster. I den allmänna debatten har man ofta från SJ:s sida hävdats att allmänheten svikit SJ och alltmer börjat använda bil även vid längre sträckor. Den utvecklingen är från flera aspekter ingalunda gynnsam, kanske framför allt med hänsyn till de tilltagande trafikolyckorna. Men samtidigt har man haft goda skäl för klagomål mot SJ, framför allt mot bakgrund av den omfattande nedläggningen av järnvägar och stationer.

I det nu uppkomna läget där avsevärda inskränkningar av biltrafiken med all säkerhet kan förutses måste det vara av största vikt att SJ vidtar nödvändiga åtgärder för att möta de svårigheter som kan uppstå för de människor som på grund av stationsnedläggningar helt är hänvisade till bil. Det gäller inte bara att SJ ser till att vagnkapaciteten motsvarar den kommande ökade efterfrågan utan också att stationer som lagts ned åter tas i bruk.

Bensinransoneringen nödvändiggör en sådan omläggning av den nuvarande SJ-politiken att också mindre stationer åter tas i bruk. Jag

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

hoppas att de aviserade åtgärderna kompletteras så att tågen åter stannar vid även mindre stationer. Annars kommer den befolkning som fortfarande finns kvar i våra avfolkningsbygder att ytterligare diskrimineras. Bränslebristen drabbar oss alla men den får inte gå hårdare ut över de människor som föredragit att stanna i bygder där indragningen av allmänna kommunikationsmedel gjort bilen till en nödvändighetsvara.

Överläggningen var härmed slutad.

På förslag av herr tredje vice talmannen beslöt kammarerna att återstående på föredragningslistan upptagna enkla frågor skulle besvaras efter behandlingen av två gånger bordlagda utskottsbetänkanden.

§ 11 Föredrogs, men bordlades åter lagutskottets betänkanden nr 39, 40, 43 och 44 samt näringsutskottets betänkande nr 71.

§ 12 Fasta förbindelser över Öresund, m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 25 i anledning av propositionen 1973:146 angående godkännande av överenskommelser mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm m. m. jämte motioner.

I propositionen 1973:146 hade Kungl. Maj:t, under återropande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 13 september 1973, föreslagit riksdagen att

1. godkänna överenskommelserna den 8 juni 1973 mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm,

2. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för tillskapandet av det bolag som nämnts i överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

”I propositionen föreslås att riksdagen godkänner två överenskommelser den 8 juni 1973 mellan Sverige och Danmark, nämligen om fasta förbindelser över Öresund och om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm. Genom överenskommelserna skapas en lösning av frågorna om fasta väg- och järnvägsförbindelser över Öresund och förutsättningar för att anlägga en ny storflygplats i Köpenhamnsområdet.

Enligt överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund skall dels en vägförbindelse (KM-leden) byggas mellan Köpenhamn och Malmö med anknytning till en flygplats på Saltholm, dels en järnvägsförbindelse byggas i en tunnel mellan Helsingör och Helsingborg (HH-tunneln).

Sverige åtar sig att finansiera och bygga KM-leden, som i 1971 års

prisnivå beräknas kosta ca 1,2 miljarder kronor, inkl. räntekostnader. Ett statligt aktiebolag skapas för att handha projekteringen och byggandet samt senare driften av leden. Avgifter skall tas ut av trafikanterna på leden för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna.

Särskilda arrangemang vidtas på KM-leden för att gynna kollektivtrafiken, till vilken också särskild hänsyn skall tas vid avgiftssättningen. Kollektivtrafiken avses i en första etapp ske med bussar. Samtidigt gäller att särskilda anordningar skall utföras i anslutning till KM-leden för att säkra en handlingsfrihet att i framtiden, vid väsentligt ökade trafikmängder, kunna gå över till något spårbundet system.

Kostnaderna för HH-tunneln på sträckan mellan kustlinjerna – vilka kostnader i 1971 års prisnivå beräknas uppgå till ca 350 miljoner kronor skall delas lika mellan Sverige och Danmark. Härtill kommer kostnaderna för anslutningarna på båda sidor av sundet, vilka kostnader för Sveriges del uppskattas till ca 130 miljoner kronor. Den svenska andelen av kostnaderna skulle sålunda bli ca 300 miljoner kronor. Medräknas ränta under byggnadstiden m. m. blir kostnaderna närmare 400 miljoner kronor. I fråga om detta projekt förutsätts, att en särskild överenskommelse senare träffas om de närmare betingelserna för projektets utförande.

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 riktning för planeringen skall vara, att tunneln färdigställs omkring år 1985.

I överenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m. m. regleras sådana frågor med anledning av tillkomsten av en flygplats på Saltholm som är av gemensamt intresse för de båda länderna. Sålunda finns bestämmelser om luftrum, flygtrafikledning, territoriella frågor och skydd mot flygbuller.”

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1973:2012 av herr Sjöholm (fp),

1973:2018 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari hemställdes att riksdagen, med avslag på propositionen i motsvarande delar, beslutade 1. att den föreslagna bilbron Malmö Köpenhamn icke skulle byggas, 2. att en ny Öresundsled före 1985 skulle upprättas på sträckan Helsingborg–Helsingör och utformas som järnvägsförbindelse med kapacitet för framtida trafikmängder, 3. att den exakta tekniska utformningen av HH-leden gjordes beroende av kompletterande utredningar. Slutförda senast vid utgången av 1974, och avseende följande förhållanden: a) effekterna av en tunnel på vattenförhållandena i Öresund, b) den framtida betydelsen av färjor med stor kapacitet.

1973:2071 av herr Hedin m. fl. (m) vari hemställdes att riksdagen vid behandlingen av propositionen beslutade anhålla hos Kungl. Maj:t om överläggningar mellan de svenska och danska regeringarna i syfte att undersöka möjligheterna till avgiftsfinansiering av järnvägstunneln mellan Helsingör och Helsingborg.

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

1973:2072 av fru Sundberg (m) och herr Clarkson (m) vari hemställdes 1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om att 1974 års riksdag förelades såväl tidsplan som plan över finansieringen av ett tunnelbygge mellan Helsingborg och Helsingör, 2. att riksdagen uttalade att en målsättning för färdigställandet av tunneln borde vara att den var färdig att tas i bruk minst ett år före KM-leden, dock senast 1984, 3. att riksdagen uttalade att nödvändiga undersökningar enligt vad i motionen anförts påbörjades och att medel därför anvisades fr. o. m. nästa år,

1973:2076 av herr Johnsson i Blentarp m. fl. (s) vari hemställs att riksdagen i anslutning till behandlingen av propositionen hos Kungl. Maj:t begärde att initiativ togs i syfte att finna lämpliga former för den fortsatta övergripande samhällsplaneringen i den del av landet som berördes av de fasta förbindelserna över Öresund,

1973:2077 av fru Lundblad m. fl. (s) vari hemställts att riksdagen uttalade sig för nödvändigheten av att de båda planerade fasta förbindelserna över Öresund projekterades parallellt och att arbetet på dem planerades så att förbindelserna såvitt möjligt färdigställdes samtidigt,

1973:2081 av herr Bohman m. fl. (m) vari hemställts att riksdagen i samband med att avtalen mellan Sverige och Danmark godkändes i enlighet med hemställan i propositionen skulle uttala 1. att utbyggnaden av en flygplats på Saltholm var en förutsättning för avtalet, 2. att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör skulle påbörjas snarast och färdigställas samtidigt med vägförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, 3. att landförbindelserna på den svenska sidan inom ramen för pågående och förestående regionala planeringsåtgärder borde förverkligas på sådant sätt, att en alltför stark koncentration av bebyggelsen i Malmöområdet, ett alltför hårt ianspråktagande av värdefull åkerjord och förstöring av viktiga natur- och miljövärden kunde förebyggas, 4. att resultatet av de ytterligare utredningar detta kunde ge anledning till borde underställas riksdagen,

1973:2082 av herr Fälldin m. fl. (c) vari hemställts att riksdagen vid sin behandling av propositionen beslutade att 1. avslå propositionen, 2. hos Kungl. Maj:t anhålla om att kontakter med Danmark togs för nya förhandlingar, syftande till en sådan överenskommelse om fasta förbindelser över Öresund att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör kom till stånd i första hand, 3. hos Kungl. Maj:t anhålla om att frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn blev föremål för ytterligare utredningar med avseende på verkningarna från trafik-, regional- och miljöpolitisk synpunkt, varvid möjligheterna att ordna förbindelsen på KM-leden med enbart järnvägstunnel undersöktes, och att riksdagen så snart som möjligt på grundval av detta utredningsarbete bereddes tillfälle att för sin del ta ställning till frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn,

1973:2083 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställts 1. att riksdagen godkände överenskommelserna mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm, 2. att riksdagen uttalade att järnvägsförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör borde stå färdig senast 1985 och förutsatte att Kungl. Maj:t

upptog därav föranledda överläggningar med danska regeringen, 3. att kompletterande utredningar gjordes under förberedelsestiden för KM-leden som klarlade dels möjligheterna att begränsa den ökade biltrafikens miljöpåverkan, dels möjligheterna att skydda värdefull åkerjord i sydvästra Skåne och ge förutsättningar för en balanserad utveckling av näringslivet i Skåne, 4. att riksdagen uttalade att tillkomsten av KM-leden förutsatte snabbare utbyggnad och upprustning av tillfartsvägarna särskilt i vad gällde E 6 och vägarna mot östra Skåne, 5. att riksdagen uttalade att tillkomsten av KM-leden och de därav föranledda investeringarna i vägnätet i södra Sverige inte fick inkräkta på erforderligt byggande och underhåll av vägar i övriga Sverige, 6. att riksdagen uttalade att investeringarna i IIIH-förbindelsen inte borde belasta SJ:s ordinarie kapitalbudget samt

1973:2084 av herr Petersson i Röstånga m. fl. (fp) vari hemställt att riksdagen godkände Kungl. Maj:ts förevarande proposition i vad avsåg förbindelsen Helsingör Helsingborg (HH-tunneln) under förutsättningar som påtalats i motionen, att riksdagen skulle avslå propositionen i vad avsåg förbindelsen Köpenhamn--Malmö (KM-leden) i avvaktan på att utredningar gjordes av de ekologiska och sociala effekterna av ytterligare en fast förbindelse över Öresund, varvid särskilt beaktades faktorer som energitillgång, effekter på miljön, lämplig framtida transportteknik, behovet av jordbruksmark samt den fortsatta befolkningsmässiga och industriella expansionen i sydvästra Skåne.

Utskottet hemställde
att riksdagen skulle

1. med bifall till propositionen 1973:146 och motionerna 1973:2081, punkten 1, och 1973:2083, punkten 1, samt med avslag på motionerna 1973:2012, 1973:2018, 1973:2072, 1973:2082 och 1973:2084,

a. godkänna överenskommelserna den 8 juni 1973 mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm,

b. godkänna de av departementschefen i propositionen förordade riktlinjerna för tillskapandet av det bolag som nämnts i överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund,

2. i anledning av motionerna 1973:2071, 1973:2077, 1973:2081, punkten 2, och 1973:2083, punkterna 2 och 6, hos Kungl. Maj:t hemställa att utredningsarbetet beträffande järnvägstunneln Helsingborg--Helsingör påskyndades och att förhandlingar upptogs med den danska regeringen i syfte att tidigarelägga tunnelbygget så att IIIH-tunneln blev färdig samtidigt som KM-leden,

3. i anledning av motionerna 1973:2076, 1973:2081, punkterna 3 och 4, samt 1973:2083, punkterna 3, 4 och 5, som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande de i motionerna upptagna planerings- och miljöfrågorna m. m.

Reservationer hade avgivits

1. av herr Dahlgren, Persson i Heden och Håkansson (samtliga c) som ansett

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

dels att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen skulle med avslag på propositionen 1973:146 samt motionerna 1973:2012, 1973:2018, punkten 1, 1973:2071, 1973:2076, 1973:2077, 1973:2081 och 1973:2083, i anledning av motionerna 1973:2018, punkterna 2 och 3, 1973:2072 och 1973:2084 samt med bifall till motionen 1973:2082

a. hos Kungl. Maj:t anhålla om att kontakter med Danmark togs för nya förhandlingar syftande till en sådan överenskommelse om fasta förbindelser över Öresund att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör kom till stånd i första hand – och där effekterna på Östersjön av en tunnel utvärderats – samt att möjligheterna att bygga dubbeltunnel undersöktes,

b. hos Kungl. Maj:t anhålla om att frågan om fasta förbindelser mellan Malmö och Köpenhamn blev föremål för ytterligare utredningar med avseende på verkningarna ur trafik-, regional- och miljöpolitisk synpunkt, varvid möjligheterna att ordna förbindelsen på MK-leden med enbart järnvägstunnel undersöktes, och att riksdagen så snart som möjligt på grundval av detta utredningsarbete bereddes tillfälle att för sin del ta ställning till frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, dels att utskottets hemställan under 2 och 3 bort utgå,

2. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett

dels att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen skulle med avslag på propositionen 1973:146 samt motionerna 1973:2012, 1973:2071, 1973:2076, 1973:2077, 1973:2081, punkterna 1, 3 och 4, 1973:2082, punkten 3, 1973:2083, punkterna 1, 3, 4, 5 och 6, samt 1973:2084, andra att-satsen, i anledning av motionerna 1973:2072, 1973:2081, punkten 2, 1973:2082, punkterna 1 och 2, 1973:2083, punkten 2, och 1973:2084, första att-satsen, samt med bifall till motionen 1973:2018, hos Kungl. Maj:t hemställa

a. att den föreslagna bilbron Malmö–Köpenhamn inte skulle byggas,

b. att en ny Öresundsled före år 1985 skulle upprättas på sträckan Helsingborg–Helsingör och utformas som järnvägsförbindelse med kapacitet för framtida trafikmängder,

c. att den exakta tekniska utformningen av HH-leden gjordes beroende av kompletterande utredningar, slutförda senast vid utgången av år 1974 och avseende följande förhållanden, nämligen dels effekterna av en tunnel på vattenförhållanden i Öresund, dels den framtida betydelsen av färjor med stor kapacitet,

dels att utskottets hemställan under 2 och 3 bort utgå.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Vid sin behandling av propositionen 146 har utskottet haft två alternativ: att antaga propositionen i överensstämmelse med den överenskommelse som föreligger mellan Sverige och Danmark eller att avslå propositionen och därmed överenskommelsen. Att förändra propositionen i någon del som har samband med överenskommelsen har inte varit möjligt.

Därmed var centerpartiets ställning given – nämligen att yrka avslag

Torsdagen den
13 december 1973*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

på propositionen. Med detta avslagsyrkande har vi inte tagit ställning mot fasta förbindelser med Danmark och kontinenten. Vi är väl medvetna om betydelsen av sådana, om betydelsen av ökade kommunikationer för att skapa bättre förståelse mellan människor och därför att näringslivet blir alltmer beroende av omvärlden.

Vi inser till fullo faran av isolationism, vi har exempel på detta i vårt eget land: Gotland, sydöstra Sverige, Norrland, områden med dåligt utvecklat näringsliv och där dåliga kommunikationer varit och är en av huvudorsakerna. Jag vill därför redan i början av denna debatt deklarerat att vi inser betydelsen av och är anhängare av bättre kommunikationer med vår omvärld liksom i vårt eget land.

Vår kritik gäller den lösning som presenteras i propositionen. För den som träffade överenskommelsen på regeringens vägnar, för regeringen, för övriga broanhängare kan inte centerpartiets ställningstagande ha kommit som någon överraskning. Under den allmänna motionstiden 1973 väcktes en centerpartimotion som angav en huvudinriktning för centerpartiets del, nämligen prioritering av Helsingborg Helsingörleden. Vid motionens behandling under vårriksdagen stod också centern enig bakom den tanken. Vid den tidpunkten var överenskommelsen inte träffad. Under valrörelsen gav Thorbjörn Fälldin klart besked om var centern stod ... vid den tidpunkten var propositionen inte framlagd. Att försöka påstå att centerpartiet i sakfrågan försöker uppfånga en missnöjesopinion mot bron är därför aningslöst.

Att det sedan finns en stark opinion mot regeringsförslaget kan man inte komma ifrån, en SIFO-undersökning visar hur starkt det missnöje är som vänder sig emot brobygget. TV:s publikundersökning bekräftar riktigheten.

Jag har valt att redan i inledningen till den diskussion som nu följer i riksdagen slå fast dessa viktiga ting, och jag hoppas att ifrågasättande av våra ärliga avsikter inte skall behöva förekomma. För centerpartiet är frågan om fasta förbindelser med Danmark och deras utformning en fråga om trafik-, regional- och miljöproblem.

Om jag då börjar med de fasta förbindelserna som de föreslås i propositionen och bedömer dem ur trafikpolitisk synpunkt, så är det uppenbart, att en sexfilig motorvägsbro är ett avsteg från den linje som alla partier säger sig vara anhängare av, nämligen att den kollektiva trafiken skall främjas. Jag skall inte här gå in på varför ett sådant synsätt har vuxit fram. Det räcker med att konstatera att alla är överens om att en ohämmad privatbilism ställer sådana krav och har så negativa effekter att samhället inte i en framtid kan tillåta detta.

Här finns också anledning att peka på den framtid av energifattigdom som vi sannolikt går till mötes. Den energikris som vi nu upplever är ett observandum och om den vet vi att bensin och olja kommer att bli dyrare, och enbart detta kan innebära förändrade relationer de olika transportmedlen emellan. Skulle därtill komma en markant minskning av oljetillförseln, ja, då förändrar det i allra högsta grad de prognoser om biltrafiken över motorvägsbron som bronns ekonomi är baserad på. Mot den här bakgrunden ställer vi oss tvivlande till uppgifterna om den framtida trafikströmmen över den planerade bron. Det är en trafikström

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

som bygger på beräkningar grundade på det antal bilar som nu skeppas med färjor och en framskrivning av denna trend som är mera byggd på tro och önsknings än på sakligt vetande. I denna framskrivningstrend har, såvitt jag kunnat finna, ingen hänsyn tagits till sådana begränsningar på grund av restriktioner som jag här talat om. Andra förändringar av resandeantalet kan ske, bl. a. beroende på förändrade prisrelationer mellan Danmark och Sverige. En allt större utjämning av konsumentpriserna kan innebära att den lokaltrafik som i dag uppskattas till 75 procent av den sammanlagda motorvägsbrotrafiken kan komma att väsentligt förändras, om det inte längre blir attraktivt att göra shopping-resor i de bägge länderna.

Även om man, som exempelvis görs i propositionen, bortser från en framtida energifattigdom och ett förändrat resandebehov mellan de två länderna, måste man ställa sig frågande inför den våldsamma satsning på privatbilismen som nu sker. I propositionen tänker man sig visserligen ett kollektivt resande medelst traditionella landsvägsbussar och med en planering vid byggandet för en eventuell framtida spårförbindelse.

Vi kan inte med bästa vilja i världen påstå att detta är ett uttryck för flödande fantasi, om man vill prioritera den kollektiva trafiken och om man vill stimulera densamma. Runt om i världen arbetar forskare och tekniker frenetiskt för att finna bättre anpassbara kollektiva resandesystem. Många är i praktiskt bruk och visar mindre investeringar i banvallar och fordon, mindre personalåtgång och lägre energiförbrukning i drift. Jag tänker exempelvis på det japanska VONA-systemet och det amerikanska PRT-systemet. Jag saknar kompetens för att göra mig till förespråkare för det ena eller andra systemet – men jag konstaterar att man när det gäller Öresundsbron inte ens haft viljan att närmare studera möjliga moderna kollektiva transportalternativ för en trafik som skall tas i bruk 1985. Det är inte bara en brist -- det är ansvarslöst mot en framtida generation människor.

Av vad jag här sagt torde framgå att hela frågan borde belysas ytterligare och alternativa transportsätt presenteras. Enligt vår mening borde man överväga rälsbunden förbindelse även i KM-läget.

Det är ju sä att enligt överenskommelsen har danskarna rätt att, om de anmäler en önskan före 1975, bygga en järnvägstunnel mellan Kastrup och Saltholm. Tanken ligger då nära att man skulle fortsätta med en tunnel för spårbunden trafik från Saltholm till Malmö. En sådan kan utformas som en järnvägstunnel där såväl gods som passagerare kan fraktas. Man kan t. o. m. göra speciella biltågslinjer för att frakta bilar. Ett sådant system har den fördelen att man kan ha pålastnings- och avlastningsstationer långt utanför de stora centralorterna, med mindre trafik- och miljöstörningar som följd. På kontinenten är detta ett sedan länge praktiserat system, t. ex. genom alptunnlarna där bilen körs upp på järnvägsvagn och där bilresenärerna sitter kvar i bilen under tagtransporten.

Ett annat alternativ är att låta all järnvägstrafik gå över Helsingborg–Helsingör och i södra läget enbart göra en spårbunden trafikunnel för passagerartrafik. Ett sådant alternativ har aldrig varit föremål för utredning och en seriös debatt, med utvärderingar hur dessa alternativ

skulle påverka Skåne-regionen ur trafik- och miljösynpunkt.

När det så gäller tunneln Helsingborg–Helsingör är vi glada över att den kommit med i överenskommelsen – vi är däremot inte glada över den ovisshet som råder beträffande färdigställandet. Propositionen talar här om att en riktpunkt för planeringen skall vara, att tunneln färdigställs omkring år 1985 men att detta är beroende på ländernas resurser med hänsyn till dels Köpenhamn–Malmö-leden, dels Saltholmsprojektet – man borde i det fallet, herr talman, också ha tillagt Stora Bält-bron. Danskarna står här inför utomordentligt stora investeringskostnader. Flygplatsen på Saltholm kostar mer än 4 miljarder kronor, Stora Bält-bron mer än 3 miljarder kronor. Dessutom skall över 700 miljoner kronor investeras i Kastrups flygplats, trots att denna skall tas ur drift när Saltholm är klar. Det finns alltså en uppenbar risk för att Helsingborg–Helsingör-leden försenas på grund av bristande resurser, detta trots att danskarna sätter stort värde på tunnelprojektet i Helsingborg–Helsingör-leden.

Vårt motiv för att även i denna del yrka avslag på propositionen är betingad av rädslan för, för att inte säga förvisningen om att HH-leden kommer att byggas så sent att en stor mängd gods kommer att överföras via lastbil på KM-leden, vilket ytterligare skulle försvåra en önskvärd övergång till transport av långväga gods på järnväg.

Enligt vår mening måste en överenskommelse träffas om att HH-leden skall färdigställas först. KM-leden får vänta – vilket den skulle må bra av, eftersom man då under tiden kan göra de kompletterande undersökningar som enligt vår mening behöver göras inför ställningstagandet till en slutlig utformning.

Det är för övrigt ganska aningslöst att, som utskottsmajoriteten nu föreslår, i en skrivelse till Kungl. Maj:t kräva att HH-leden skall vara färdig senast samtidigt som KM-leden. Det är sannolikt en praktisk omöjlighet, och det skulle betyda en ytterligare överhettning av Skåne-regionen, eftersom det kräver ytterligare arbetskraft parallellt med andra stora byggnadsföretag i regionen inom samma tidrymd. Från den utgångspunkten prioriterar vi HH-leden, medan KM-leden får vänta.

På s. 86 i propositionen säger departementschefen följande: "För de regionala och kommunala myndigheterna och organen på båda sidor om Öresund ges genom överenskommelsen utgångspunkter för den fortsatta samhällsplaneringen.

Från arbetsmarknadssynpunkt blir bro- och tunnelprojekten av mycket stort värde. Med hänsyn till omfattningen och arten av de ifrågakommande arbetena och till en förutsatt samplanering av de båda projekten bör under närmare en tioårsperiod arbete kunna beredas i genomsnitt tusentals man. Det innebär givetvis en varaktig och väsentlig stimulans i strävandena att vidmakthålla en hög och jämn sysselsättning inom anläggnings- och byggnadssektorn."

Jag instämmer i att projektet har ett stort värde ur sysselsättnings-synpunkt. I det här fallet kan dock inte motorvägsbron och tunnelprojektet ses isolerade från vad som i övrigt händer i regionen, och man kan inte heller bortse från hur de kommer att påverka regionen. Allt har ett samband, och det är helhetsresultatet som man måste försöka få belyst.

Nr 156

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Att det blir en expansion på grund av motorvägsförbindelsen — därom trycks inte råda någon oenighet. Statsrådet Norling berör ju detta själv på s. 77 i propositionen. Framstående industrimän har också uttalat sin tillfredsställelse. Planeringsdirektören i Malmöhus län har i skriften Ja till Öresundsbron, utgiven av Sveriges industriförbund, på ett utmärkt sätt redovisat för- och nackdelar med en bro. Han har också helt riktigt konstaterat att Malmöområdet kommer att bli intressant för många typer av företag som har ett ekonomiskt intresse av att ligga nära Köpenhamn och Saltholm. Jag skall läsa upp ett avsnitt av hans berättelse:

”Med en fast förbindelse i KM-leden kommer oexploaterade områden främst söder om Malmö att få kortare restid med bil till Saltholm och Köpenhamns centrum än alternativa ännu oexploaterade områden på den danska sidan bortsett från Kastrup och Vestamager. Området söder om Malmö skulle i en integrerad region även vara av intresse som bostadsområde för danskar som arbetar på Saltholm och i Köpenhamns centrum. Området vid brofästet är dessutom attraktivt på grund av sitt läge i förhållande till Malmö. Slutligen kan området tänkas bli eftertraktat även av företag som av andra skäl än ekonomiska vill ha ett sådant läge.”

Med det här har jag velat konstatera att många bedömare anser att motorvägsbron skapar förutsättningar för en kraftig expansion.

Jag vill göra gällande att den våldsamma expansiva satsning som då sker i sydvästra Skåne innebär att man frångår riksdagens beslut 1972 om regionalpolitik och att detta är ett svek mot alla de regioner i landet som lider brist på sysselsättning. Det borde vara en angelägenhet för alla att se till att pengar satsas i de områden som behöver expandera och inte tvärtom.

Det är uppenbart att även utskottets majoritet känner sig bekymrad över den här situationen.

Man tror sig kunna lösa problemen genom att skriva starkt i utskottsbetänkandet om de planeringsorgan som finns och om nödvändigheten av samråd men har i övrigt ingenting till övers för de motionärer som uttrycker stark oro för Skåne-regionens planering. Utskottsmajoriteten nöjer sig med att ge en inblankofullmakt för regeringen — den regering som såväl moderater som folkpartister i andra avseenden säger sig hysa så litet förtroende för. En sådan inblankofullmakt är till intet förpliktande. Jag ifrågasätter inte regeringens goda vilja att försöka lösa planeringen så att den blir så bra som möjligt för regionen och för landet. Men varken regeringen eller någon annan vet hur planeringen skall ordnas — man vet inte vilka styrinstrument som skall användas. Och följden kan bli att man en gång tvingas konstatera att den våldsamma satsningen i Malmöregionen har satt den regionalpolitiska målsättningen ur spel.

För centerpartiet är det viktigt att veta vad vi beslutar — att veta konsekvenserna av beslutet. Därför ger vi inte regeringen en inblankofullmakt.

Jag skall inte, herr talman, ta upp de stora följdinvesteringar som behövs för vägnätet i södra Sverige om trafikprognoserna för den sexfiliga motorvägsbron skulle bli verklighet. Jag konstaterar att även utskottsmajoriteten är oroad härav, och jag citerar: ”I anledning av särskilt yrkande i motionen 1973:2083 vill utskottet redan nu framhålla att

tillkomsten av KM-leden och de därav föranledda investeringarna i vägnätet i södra Sverige inte får inkräkta på erforderligt byggande och underhåll av vägar i övriga Sverige. Närmare ställning till härmed sammanhängande frågor torde emellertid få tas i samband med prövningen av vägbudgeten under de kommande åren.”

Vad utskottet här skriver är bra. Men jag vill fråga: Vilka garantier kan denna riksdag ställa för att utskottets skrivning skall följas? Vad vet denna riksdag om de ekonomiska resurser som står till buds för vägbyggande om fem år, om tio år, år 1985? Ingenting. Det kan mycket väl bli så att man tvingas konstatera att skall man sprida näringsliv och bebyggelse över hela Skåne på grund av den expansion som bron ger upphov till ja, då tvingas man bygga vägar i denna del av landet på övriga regioners bekostnad. Med det vägbyggnadsbehov som vi i dag har i hela landet skulle en sådan utveckling vara en katastrof.

Miljöfrågorna har jag delvis berört i det föregående genom att tala för en undersökning av möjligheterna till en spårbunden förbindelse i stället för en bro för motortrafik. Det framstår väl för alla som helt klart att en spårbunden förbindelse kräver mindre ianspråktagande av mark, att den är miljövänlig genom att man undgår bilarnas avgaser, att den är bullervänlig och att den kan vara ett alternativ i en värld av framtida energifattigdom.

Bro- och vägbyggandet tar visserligen i sig självt inte särskilt stora åkerarealer i anspråk. Men även här måste man försöka förutse brons attraktivitet för bebyggelse och näringsliv. Sydvästra Skånes regionplan ger uttryck för detta, och utgår man från den planen vill jag konstatera att inom de närmaste 25 åren kommer 16 000 hektar av Sveriges bästa åkerjord att tas i anspråk för bebyggelse och vägar – detta fortfarande under förutsättning att regionplanens intentioner uppfylls. Det omfattande ianspråktagandet av åkerjord skall ses mot bakgrund av att jordens befolkning ökar med mellan en och två miljoner människor i veckan. Detta kommer att innebära att Sverige i framtiden på ett helt annat sätt än nu måste föda sig genom egen produktion. Vår odlade mark, som nu i vissa avseenden ger överskott, kommer i framtiden att få ökad och avgörande betydelse för vår primära försörjning.

Jag konstaterar därför att vår skyldighet är att så handskas med de naturresurser som vi har att vi inte förbrukar dem till men för kommande generationer.

Beslutet i dag gäller en bro, färdig 1985, som skall tjänstgöra åtminstone hundra år framåt. Är detta rimligt i en värld som nu blivit så påtagligt erinrad om att oljan som energifaktor har snäva begränsningar?

I energidebatten fredagen den 7 december avslutade statsministern sitt interpellationssvar med följande ord:

”Energifrågan ställer oss inför i olika avseenden svåra och djupt allvarliga problem. Den bör samtidigt kunna utgöra en viktig utgångspunkt för en diskussion om den framtid vi vill skapa för vår egen nation och, tillsammans med andra länder, för en bredare internationell gemenskap.”

Jag vill instämma i statsministerns ord. Vi har blivit påmind om att den värld vi lever i förändras, att slöseriet med naturtillgångar har ett slut

och att den energi som kommer att finnas måste fördelas rättvist mellan jordens människor.

8 miljoner svenskar förbrukar lika mycket energi som 550 miljoner indier. Den uppgiften lämnade också statsministern. Men tror verkligen någon att relationerna kommer att få vara bestående?

Kan Sveriges riksdag mot denna bakgrund verkligen fatta ett beslut om en motorvägsbro till Danmark som är helt konstruerad för bilismen och där man enbart vid färden över bron kommer att konsumera många miljoner liter bensin per år, om trafikprognoserna uppfylls?

Denna motorvägsbro skall vara färdig 1985. Jag tillåter mig att åter citera statsministern och vill då läsa upp följande ur hans interpellations-svar i fredags: "Men att jordens energiresurser med i dag förutsebar teknik inte är obegränsade står nu klart för alla. Om nuvarande ökning av konsumtionen tilläts fortsätta i samma takt skulle reserverna av olja kunna vara i stort sett uttömda inom några decennier, de kända naturgastillgångarna ta slut omkring år 2000, och om ett par sekel skulle de viktigaste brytningsområdena för kol vara tömda."

Det är även i det perspektivet, ärade kammarledamöter, som riksdagens beslut i dag skall ses. Ett beslut om en bro som vi inte med säkerhet vet att den behövs, som vi inte med säkerhet vet att den får en riktig utformning, som vi inte vet miljö-, trafik- och regionalpolitiska konsekvenser av. Ett beslut däremot av riksdagen att prioritera Helsingborg-Helsingör-leden som järnvägsförbindelse om möjligt utbyggd som dubbeltunnel - skapar den sysselsättning som behövs i området. Den garanterar en livlig trafikutveckling och motverkar isolationism. Byggandet av den leden ger oss dessutom tidsutdräkt för att skapa oss underlag som vi behöver för att ta ställning till en förbindelse i Köpenhamn-Malmö-läget och kanske framför allt skaffa oss kunskap om huruvida den verkligen alls kommer att behövas.

Jag yrkar, herr talman, avslag på samtliga punkter i trafikutskottets hemställan i utskottets betänkande nr 25 samt yrkar bifall till reservationen 1.

Dessutom vill jag avge den röstförklaringen, att om riksdagen avslår reservationen 1 i vad avser punkten 1 i utskottets hemställan, så kommer vi vid en eventuell votering som avser punkterna 2 och 3 i utskottets hemställan att avstå från att delta i den röstningen.

I detta anförande instämde herrar Svanström och Polstam, fru Nilsson i Kristianstad samt herrar Josefson, Bengtsson i Göteborg, Johansson i Växjö, Gernandt, Börjesson i Glömminge, Elmstedt, Larsson i Luttra, Pettersson i Örebro, Olof Johansson i Stockholm, Korpås och Andreasson (samtliga c).

Herr SVENSSON i Malmö (vpk):

Herr talman! Jag vill till att börja med yrka bifall till den reservation från vänsterpartiet kommunisterna som finns fogad till utskottets betänkande och vars kärna är att förespråka enbart järnvägsförbindelse och enbart förbindelse i leden Helsingborg-Helsingör.

De kritiska frågorna kring Öresundsbron har blivit allt fler. Det är

Torsdagen den
13 december 1973*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

frågor om bilsamhället, om trafikmiljön, om energin, om fritidsmarkernas öde, om sysselsättningen.

När man hör myndigheternas attityd till dessa problem, påminner man sig en gammal vits av den kände danske skämtaren Storm Petersen. En dam kommer in på stationen och frågar: "Hor, lille Jernbanemand, hvor korer det Tog hen?" Och det glada svaret blir: "Det korer derhen, lille Frue!"

Och så är det. I myndigheternas glättade bild finns ingen oro för miljöförslitning, ingen arbetslöshet, ingen framtidsplanering för Skåne, ingen bensinransonering. Där finns bara bilden av en ständigt ljusnande framtid, dit vi bärs i 90 km hastighet av den stora bilkaravanen. Till de kritiska säger man: "Udviklingen? Ja, ja, den korer derhen!"

Från vänsterpartiet kommunisternas sida skall vi i dag redovisa några av våra huvudinvändningar mot regeringens linje och mot den reaktionära sociala filosofi som är dess grund.

Vår första invändning är trafikpolitisk. Våra resonemang här skall senare i debatten utförligt utvecklas av herr Magnusson i Kristinehamn. Jag vill bara i förbigående säga: För varje framsynt människa är järnvägen framtidens transportmedel. Bilsmen har passerat sin kulmen. Det är ingen tillfällighet att det är rälsfordon som innehar hastighetsrekordet till lands. Deras kapacitet och energiförbrukning skapar bättre ekonomi. Och det talar i detta fall inte för en lösning med ett järnvägsspår och sex vägfiler.

Vår andra invändning berör region- och sysselsättningspolitiska problem. Vi tror inte att Sydvästra Skånes kommunalförbunds fantastiska framtidsprognoser för expansion i Malmöregionen är realistiska. Verkligheten blir betydligt magrare än så. Det blir Själland och Danmark som tar huvudparten av expansionen; det visar alla hittillsvarande erfarenheter. Men klart är – och det säger Öresundsgruppernas officiella utredare själva – att Västsåne primärt tar hand om expansionseffekterna på den svenska sidan. Detta strider mot den idé om större regional balans som riksdagen givit uttryck för i sina regionpolitiska beslut. Om Själland tar merparten, vad blir då över till Östskåne, Småland och Blekinge? Och hur skall någon expansion kunna kanaliseras ut från Örestadsregionen, när det saknas varje styrande planering? På en direkt fråga svarade civilministern så sent som i våras att någon mer kvalificerad, styrande planering icke var aktuell för Skånes del. Malmö har drabbats av en betydande industriutflyttning, och dess arbetslöshet är stor. Och nu hoppas en del lokala politiker på att bron skall ge lättnad. Men – först och främst – om de effekter som är kvar sedan Själland tagit huvudparten, skall användas för att hjälpa Malmö, då blir det inte mycket över åt Österlen och Kristianstadsbygden. Man måste nämligen klargöra vad för slags expansionseffekter det kan bli fråga om. Det har de sista åren skett en uttunning av befolkning och arbetstillfällen i Malmö. Men ändå har trafiken svällt, centrum sprängts och bebyggelsen flutit ut. Med bron kommer dessa effekter utan tvivel att skärpas. Det som kallats asfalteringen av landets bästa jord blir då ett faktum.

Men betyder det att det skapas permanenta arbetstillfällen? Tyvärr inte. Där har Själland hittills tagit det mesta. Med bron kommer detta att

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

ytterligare skärpas. De markkrävande funktioner som tillkommer i Malmöområdet kan inte väntas motsvaras av någon nettoökning av antalet arbetstillfällen. Redan nu har det förekommit en betydande utflyttning av svenska industrier till Danmark. Bron ökar motiven härför. Och man måste fråga sig: Hur kommer hamnrörelsen i Malmö att påverkas? För åtta år sedan var jag närvarande vid en transportkonferens i Malmö, där representanter för Köpenhamn klart uttalade sin avsikt att i framtiden koncentrera trafiken till en regional storhamn i Köpenhamn — alltså på bekostnad av Malmö, Helsingborg, och t. o. m. delvis Göteborg. Bilbron som släpper fram tung lastbilstrafik i en ohämmad ström, stärker det danska kapitalets motiv att söka dra arbetstillfällen från hamnen i Malmö. Och i det längre perspektivet kan det också öka motivet att föra varorna till terminalerna i Hamburg.

Att söka stimulera kapitalflykten från Sverige till Danmark är inte i det svenska folkflertalets intresse. Det drar arbetstillfällen ur landet. Det bidrar till att knyta landet närmare EG. Det är ett intresse blott och bart för ett mycket litet fåtal större kapitalägare. T. o. m. kommunikationsministerns partivänner i den kommunala ledningen i Malmö är på det klara med detta. Och det är för dem ett motiv att arbeta för bron. Så här säger kommunalrådet Lundberg i en intervju i Dagens Nyheter den 28 oktober: "Ser jag det ur företagarens synpunkt så har han ju möjligheter att ur ett större befolkningsurval plocka ut prima arbetskraft."

Där fick vi en ledande socialdemokrats samhällsfilosofi. Bron måste till för att arbetsgivarna skall kunna plocka ut prima arbetskraft. Det gör de lättare om de får spela ut danska arbetare mot svenska. Välja och vraka skall kapitalet kunna göra. Det är filosofi i herr Norlings parti.

Annars saknas det inte arbetsuppgifter i Malmöregionen om man vill skapa sysselsättning. Där är den eftersatta dagshems- och fritidshemssektorn. Där är hela frågan om ett spärbundet kollektivtrafiksystem för området Malmö, Lund, Helsingborg och Trelleborg. Där krävs anläggningar för trafikseparation. Där finns enbart i Malmö 19 000 lägenheter med otillfredsställande standard. Där finns hostadsområden, vars miljö behöver förbättras fysiskt såväl som socialt.

Vpk:s nästa invändning gäller utredningsmetoderna. Vi menar att propositionen grundar sig på ett utredningsmaterial, som saknar relevans för de avgörande frågorna. Vi skall ge ett par exempel på hur utredningarna arbetat. I går fick ledarna för riksdagspartierna ett brev från professor Harald Lindahl. Det innehöll ett sammandrag av en utredning gjord vid institutionen för transportteknik vid Chalmers tekniska högskola. Utredningen förespråkar, att man löser frågan genom att undvika fasta förbindelser och satsa på färjor med stor kapacitet. Enligt professor Lindahl sparar detta 80 procent av investeringskostnaderna och drygt 60 procent av årskostnaderna efter ianspråktagandet. Det är synnerligen uppseendeväckande tal. Då måste man fråga: Professor Lindahl är en av landets ledande trafikspecialister. Hans institution representerar erkänt en hög fackkunskap. I flera andra länder har den nya färjetekniken gjort stora framsteg, bl. a. Japan. Varför har dessa frågor inte med ett enda ord berörts vare sig i utredningsmaterialet eller i propositionen eller i utskottsbetänkandet? Hur är det möjligt att så

relevanta frågeställningar fullständigt kunnat uteslutas ur alla bedömningar? Är det bara broanläggningarnas argument som får komma fram i underlaget - eller vad är meningen?

Ännu större misstro mot beslutsunderlaget får man vid en granskning av trafikprognoserna. Dels har utredarna vid en revidering av prognoserna 1972 sett sig nödsakade att utgå från en läsnig av lastbilsandelen i godstrafiken till 40 procent. Det är ju egentligen ett argument för satsning på järnvägen och inte på sex motorvägsfiler. Dels måste man fråga sig vad utredarna haft för sorts framtidsvyer, när de utgått från en stark ökning av den framtida personbilstrafiken. Detta är ju nämligen det mest bärande trafiktekniska argumentet för bilbron. Men det argumentet klingar mycket ihålligt mot bakgrund av den energisituation som väntas.

Mest märkligt i detta utredningsmaterial är emellertid den metod som utredarna grundar sina beräkningar på. Och just denna fråga vill jag ta upp med kommunikationsministern.

I utredningarna och i referaten därav är metoderna bakom beräkningarna mycket oklart redovisade. De är också svåra att få tag i. Det har nämligen framgått, att på trafikministeriet i Köpenhamn betraktas de som förtroliga och det har getts anvisningar om att de inte skall lämnas ut åt kritiska personer.

Om man nu trots allt lyckas klargöra trafikprognosernas grundläggande antaganden, blir man ännu mer betänksam. För det första har i prognosen byggts in att antalet bilar per 1 000 invånare skall öka från 300 år 1970 till 500 år 1985. Det är ju i det aktuella sociala och energipolitiska perspektivet en minst sagt mekanisk och tvivelaktig förutsättning. Lika tvivelaktig är en annan förutsättning som finns inbyggd: antagandet att befolkningen i SSK-området skall öka betydligt starkare än nu. Ökningen under sista 15-årsperioden 1956-71 var 100 000. Ökningen förutsattes fram till 1985 bli 146 000 och under perioden 1985-2000 hela 205 000. Detta är uppenbart alltför optimistiskt. Och det stämmer dåligt med dagens klagomål från Malmö att befolkningen stagnerar. 1971-72 var folkökningen i SSK-området betydligt mindre än under tidigare år. Prognosen förutsätter en årlig genomsnittsökning av nära 10 000 fram till 1985. Men den verkliga konstaterade ökningen var under 1971 bara 5 000 och 1972 inte större än 2 500. I själva Malmö kommun minskade befolkningen 1971 med 300 och 1972 med 4 200. Det är klart att en prognos byggd på de siffrorna inte alls ger de trafikmängder som den hemlagade prognosen med jätteexpansionen som förutsättning skulle göra. Den stora befolknings-expansion som ligger i botten på trafikprognosen motsvaras inte av verkligheten. När Malmö kommun klagat över sin bristande expansion, rycker man alltså undan argumentet för bron. Det är självklart att om expansionen i SSK bara blir en tredjedel eller en fjärdedel av den antagna, så blir den väntade trafikökningen också betydligt mindre.

Det allra egendomligaste är ändå följande. 1960-1970 ökade antalet fordon över Öresund per år från ca 0,7 till ca 1,5 miljoner. Om man nu gör en konventionell framskrivning, som man brukar göra som ett grundläggande drag i prognossammanhang, får man den kurva som nu visas på kammarens bildskärm. Det blir en ökning fram till år 2000, när

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

man når drygt 3,5 miljoner fordon. Men utredarna har inte nöjt sig med detta. De har lagt in i sin prognos ett jättelikt språng, som år 2000 för upp den antagna trafikmängden till över 17 miljoner fordon årligen. Hur har de kunnat göra det? Vad är grunden till ett så våldsamt antagande? Jo, det är en tio år gammal undersökning från San Francisco, där man antog en viss trafikökning i samband med ett blivande brobygge. Där hade man också lagt in en teoretisk s. k. gravitationsmodell, som trots sin helt abstrakta natur förstärkt siffran för den antagna trafiken. Men tråkigt nog för utredarna är det fullständigt omöjligt att tänka sig en passage av 17 miljoner bilfordon. Parkeringsväsen, trafikleder, säkerhet, allt skulle bryta samman, och man skulle bli tvingad att övergå helt till kollektivtrafiksystem med hög kapacitet. Så fick man också göra i San Francisco, där utredarna har hämtat sina antaganden. Där övergick man till ett högeffektivt system för pendeltåg och övergav bilismen, eftersom parkeringsproblemen blev olösbara.

Herr talman! De antaganden och den prognos som här redovisats och som utgör tyngdpunkten i argumenteringen för bilbron är en fullständig konstruktion. Den är metodiskt sett en ren humbug. Den ger upphov till en cirkelbevisning: Bron mångdubblar trafiken -- alltså behövs bron.

Sådan ser alltså grundvalen ut för regeringens proposition nr 146 och trafikutskottets betänkande. Jag vill fråga: Finns det någon i trafikutskottet som granskat de här prognoserna? Tycker ni de verkar särskilt klokt gjorda? Om ni hade känt till deras metodik, skulle ni ändå ha tagit samma ståndpunkt? Jag frågar, därför att när de här helt vanvettiga prognoserna faller bort, så finns det ingen vettig grundval kvar för någon bilbro.

Slutligen har för vårt partis ställning de fördelningspolitiska synpunkterna spelat avgörande roll. De som kommer att tjäna på bilbron är ett litet, litet fåtal redan rika. Inte ens det stora flertalet mindre och medelstora industriägare har någon anledning att satsa på bilbron. Deras primära intresse måste ju vara att godstransporterna och tillgången till den internationella varumarknaden garanteras, och på den punkten är uppenbarligen järnvägen, liksom på många andra punkter, framtidens trafikmedel, icke bilen. De som tjänar är cementmonopolet som skall bygga bron, det är markspekulanterna vid brofästet, och det är åkeriägarna vilkas verksamhet varit subventionerad i det här landet i mer än tio år. De som skall betala, det är de malmöbor som hamnar under Saltholms bullermatta. Det är människorna i de tätbefolkade arbetarstadsdelarna som skall genomkorsas av trafikleder med en dygnstrafik av mellan 20 000 och 50 000 fordon. De som skall betala, det är alla de billösa, det är fotgängarna i det olycksdrabbade Malmö, det är offren för luftföroreningarna, det är de gamla, det är de rörelsehindrade, det är barnen. Det är daghemmen som ligger vid trafikerade gator, det är busspassagerarna, vilkas restider förlängs genom privatbilismens ökning. Hela brofilosofin är ett brott mot jämlikhetstanken och en lovsång till ett samhälle där den svage knuffas undan och den starke tar sig fram.

Det brukar från anhängarna av bron talas så mycket om kontakterna mellan de nordiska folken. Men ser vi på trafikprognoserna så är det mesta av de kontakter som förväntas danskarnas fritidsresor under

veckohelgerna. Utredarna räknar nämligen med att Skåne och Sydsverige skall öppnas för danska sommarstugeägare. Detta är emot folkflertalets definitiva intressen. Det är inte arbetarna och småfolket i Blaagaard och Saxogade som har råd att köpa mark i Sverige. Det är de köpstarka, det är konsortier av förmögna danskar och tyskar, som vill reservera åt sig de bästa bitarna av Sydsveriges knappa fritidsmark. Det är de som förstört landskapet i Danmark, där man varken haft strandlag eller allemansrätt. Nu är det så överexploaterat på Själland, att de vill ha fritt fram att köpa mark i Skåne och komma hit med sina stängsel och sina schäferhundar.

Häri ligger en fara för de ytterst knappa fritidsmarkerna som finns kvar i Skåne. Med så ringa styrande moment som finns i den kommunala planeringen, känner kommunerna sig redan nu tvingade att planera in stora mängder fritidshus i de bästa kvarvarande fria naturområdena. Kommunerna har svårt att värja sig för utvecklingen — det är något man ofta hör när man resonerar med kommunala representanter. Och lokala mäklare och spekulanter driver på.

För alla dem som lärt sig uppskatta det skånska landskapet är detta en tragedi. Den stora nyodlingen på 1800-talet förvandlade Skåne. De fuktiga ängarna dikades ut, fäladsmarkerna krympte, skogen höggs till stor del ned. Trots allt förblev det ett landskap i biologisk balans. Men så kom industrialismen och en ständigt vidgad bebyggelseexpansion. Resterna av naturområden åts upp av oplanerad bebyggelse. Närområdena i södra och mellersta Skåne, t. ex. Ringsjön, är sedan 1950-talet i det närmaste slut och värdelösa som strövområden. Kvar är mer avlägsna skogsområden i norr och ett fåtal små ömtåliga skogs- och hedmarker i den östra kustregionen.

Det är en kommersiell och falsk ideologi att utmåla dessa områdens exploatering som en akt av nordiskt samarbete. Tvärtom måste det sättas stopp för fortsatt exploatering. De ofta patetiska rester som nu finns av skånsk natur och av gränsmark mellan natur och gammal jordbruksdrift skall inte förstöras och slumpas bort åt de köpstarka, bilburna konsortieintressenterna. De skall bevaras åt eftervärlden, så att arbetets människor där i framtiden kan återfinna sinnesro och kontakt med naturen.

Det första budet för alla som vill återskänka den beträngda skånska naturen åt folket och folket åt naturen, det är: "Du skall icke släppa lös exploatörer. Du skall icke bygga betongpyramider över en hämningslös och kortsynt privatbilism."

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Trafikutskottets förslag på denna punkt innebär inte bara en tillstyrkan av regeringens proposition utan det innehåller också två kompletterande förslag som jag anser vara mycket viktiga.

De kompletterande förslagen innebär för det första att utskotts-majoriteten tillgodoser de kritiska röster som hävdar att man bör göra en extra kraftanstängning för att tidigarelägga byggandet av järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör i syfte att den skall bli färdig samtidigt med den nya bron — detta för att undvika snedvridningar i konkurrensen järnväg—landsväg och för att stödja strävandena att låta fjärrgods i största möjliga utsträckning gå på järnväg. Därför har alltså trafikutskottet hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att utredningsarbetet

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

beträffande järnvägstunneln Helsingborg—Helsingör påskyndas och att förhandlingar upptas med den danska regeringen i syfte att tidigarelägga tunnelbygget så att HH-tunneln blir färdig samtidigt som KM-leden. Jag vill i det sammanhanget också säga att jag tycker det är mycket angeläget att utredningsarbetet på den svenska sidan påskyndas. Det finns nämligen väldigt mycket att göra: undersökningar om vattenströmmar och marinbiologiska problem måste komma fram. Därför är det angeläget att utredningsarbetet kommer i gång omedelbart och att förhandlingarna med danskarna upptas så snart som möjligt.

För det andra hemställer utskottet att den förberedelsetid på 3—4 år som vi nu har innan själva byggandet kommer att sättas i gång skall användas för kompletterande utredningar, som syftar till att förhindra en stark koncentration av bebyggelse i Malmöområdet, att förhindra ett hårt ianspråktagande av värdefull åkerjord och att förhindra en försämring av natur- och miljövärden. Vikten av att skydda dessa värden har också understrukits av departementschefen i propositionen.

När kritikerna av förslaget om de fasta förbindelserna över Öresund påstår att utskottet inte tar någon hänsyn till miljövärden och till regionalpolitiska eller trafikpolitiska målsättningar är detta fel.

Herr talman! Med tanke på att de tidigare utredningarna i denna fråga gjordes under en tid då ekologiska och regionalpolitiska synpunkter inte hade samma tyngd och aktualitet som nu har vi inom utskottet varit mycket angelägna om att få frågan så allsidigt och ingående belyst som möjligt.

Jag kan nämna att utskottet under en resa i Skåne studerat förhållandena i den region som berörs och hört representanter för länsmyndigheter, kommunala myndigheter och SJ. Utskottet har haft överläggningar i Köpenhamn med kollegerna i folketinget. Vi har haft föredragningar inför utskottet av Svenska naturskyddsföreningens ordförande och andra experter på naturvård, LRF:s förbundsordförande och medarbetare till honom, generaldirektören för naturvårdsverket, generaldirektören, driftdirektören och sjösäkerhetsdirektören i sjöfartsverket, och vi har tagit del av alla de skrivelser som tillställts utskottet.

Låt mig säga, herr talman, att för min del har ett bifall till de två kompletterande förslag som jag nyss nämnde varit en förutsättning för mitt ställningstagande, och jag vill uttrycka stor tillfredsställelse över att det blivit en bred samling i utskottet kring dessa förslag.

När det gäller tunnelbygget vill jag med anledning av vad som sagts här framhålla att det är självklart att ett bifall till förslaget inte garanterar att tunneln blir färdig samtidigt som bron, men det garanterar att den svenska regeringen gör en extra kraftansträngning för att få tunnelbygget tidigarelagt. Mot detta har invänts att det skulle kunna innebära en överhettning i Malmöområdet när det gäller arbetskraften. Man beräknar att ungefär 1 000 personer skall vara sysselsatta med tunnelbygget under den tid då det går åt mest arbetskraft där. Om man sedan planerar arbetet så att man senarelägger tunnelbygget något, skulle det bli ett något färre antal. Jag bedömer inte denna fråga vara av den karaktären att den kan vara ett motiv för att senarelägga tunnelbyggandet. De bekymmer som vi har haft i det här landet under senare år har ju inte varit att vi haft ont om arbetskraft utan i stället att vi haft en betydande arbetslöshet.

Herr talman! Utskottets första yrkande innebär att riksdagen godkänner överenskommelsen mellan de svenska och danska regeringarna av den 8 juni i år. Som herr Dahlgren påpekat är de överenskommelserna av sådan karaktär att de måste antingen antas eller förkastas av de två parlamenten. Det är de förutsättningar efter vilka utskottet arbetat. Därför innebär förslaget om att t. ex. bara bygga en förbindelse, enbart tunneln, i själva verket att hela förslaget avslås och att man får börja från början igen. Vad som komplicerar denna fråga och vad som gjort att man nu i årtionden inte kunnat få fram någon lösning är att det gäller två länder, som måste komma överens och träffa ett avtal; jag är ganska säker på att om sundet funnits inom vårt land, hade en fast förbindelse etablerats för länge sedan. Sverige kan t. ex. inte bygga en järnvägstunnel till Danmark utan ett danskt godkännande.

Det har varit svårt att få ett tillräckligt engagemang från båda länderna samtidigt. Svårigheten i Danmark var länge att man hade känsliga avvägningar att göra mellan planerna på en Stora Bält-bro å ena sidan och en flygplats på Saltholm å den andra. Det var först när kommunikationsminister Norling kom med förslaget att Sverige skulle åta sig byggandet av den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn över Saltholm som det blev möjligt för den danska regeringen att åstadkomma en pakettlösning, som omfattar flygplatsen på Saltholm, Stora Bält-bron, KM-leden och järnvägstunneln Helsingborg-Helsingör.

Det danska riksdagen har redan fattat principbeslut i form av lagar när det gäller Stora Bält-förbindelsen och flygplatsen på Saltholm. Däremot hann man inte godkänna avtalet om de fasta förbindelserna över Öresund innan riksdagen som det danska riksdagen godkänner avtalet innan det kan träda i kraft. Med tanke på de motsägande uttalanden som gjorts i flygplatsfrågan vill jag också understryka att flygplatsen på Saltholm är en förutsättning för KM-leden i den utformning som avtalet anger.

Herr talman! Det har i vårt land från många håll rests ett hårt motstånd mot förslaget om de fasta förbindelserna. Många olika motiv har anförts för avslag. Vissa av dem har jag den allra största respekt för — andra är svårare att förstå. Sålunda har jag svårt att förstå dem som är motståndare till en ökning av kommunikationerna mellan Sverige och Danmark och därmed också med övriga delar av Västeuropa, sådana som tycker illa om tanken att utlänningar skall få komma hit och få rekreation i våra skogar och vid våra vatten. Detta säger man samtidigt som stora skaror svenskar reser utomlands för att få rekreation på områdena i dessa länder; samtidigt som det klagas på att vi har en negativ turistbalans i detta land.

Även en i övrigt sansad politiker har som argument mot bron sagt att den kommer att underlätta knarkkurirernas framfart. Om vi får en bro, kommer det alltså att bli lätt för en mängd knarkkurirer och därför skall man avslå förslaget! Andra har trott att en bro automatiskt måste medföra att vi blir medlemmar i EG. Jag har mycket svårt att förstå sådana argument.

Jag måste säga att jag också har svårt att följa herr Jörn Svensson. I den reservation från vänsterpartiet kommunisterna, som avgivits av herr

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

John Magnusson i Kristinehamn, betonar vikten av internationella förbindelser och goda kommunikationer mellan länderna. Men enligt herr Jörn Svensson skulle ett byggande av en bro mellan Malmö och Köpenhamn medföra att exploatörer skulle komma hit som med stängsel och schäferhundar skulle hindra svenska medborgare från att använda sig av de möjligheter den skånska naturen erbjuder. Då kan jag inte följa med längre. Jag skulle tro att herrar Dahlgren och Fäldin har anledning att be Gud bevara sig för sina vänner i det hänseendet. Jag vill genast säga att det inte finns något som helst av denna tanke i centerpartiets reservation till betänkandet eller i herr Dahlgrens anförande. Det sägs i stället, som herr Dahlgren underströk, att fasta kommunikationsleder mellan Sverige och Danmark bör komma till stånd, att de är ägnade att förbättra förbindelserna mellan de nordiska folken och tillsammans med en framtida led över Stora Bält dessutom bör underlätta kontakten mellan Norden och den europeiska kontinenten. Det sägs ytterligare: "Även med hänsyn till de tekniska problem och de säkerhetsfrågor som följer av båt- och färjetrafikens expansion är det av betydelse att fasta förbindelser på sikt kommer till stånd."

Även hos andra som är kritiskt inställda mot bron finns det liknande synpunkter. Stadsmiljögruppen i Stockholm har i en skrivelse till trafikutskottet rekommenderat att man skall få till stånd snabbtåg mellan Stockholm och Köpenhamn genom en järnvägstunnel och med en restid på fyra till fem timmar. Där finns i alla fall övertygelse om behovet av snabba och goda kommunikationer mellan olika länder.

Frågan blir alltså från dessa utgångspunkter inte *om* vi skall ha fasta förbindelser eller ej, utan frågan blir *hur* de skall utformas och *när* de skall komma till stånd. Det finns här en viktig skillnad mellan å ena sidan isolationister och å andra sidan sådana som vill ha ökade kommunikationer, men har olika uppfattning om hur de bör utformas.

Herr talman! En ny faktor i debatten om bron och tunneln är energikrisen. Det finns de som tror att bilen kommer att försvinna från vägarna i framtiden. Vi har fått se en teckning av ett vedlass draget av en häst som ensamt fordon över en ny sexfilig bro.

Låt mig genast säga att jag tror att det är farligt att säga nej till långsiktiga lösningar på grund av akuta svårigheter. Bron och tunneln kommer inte att vara färdiga förrän om tio till tolv år, och då bör dagens akuta kris vara över. Men vi har också ett långsiktigt energiproblem som vi måste ta mycket allvarligt på, och jag skall snart säga något om det. Men låt mig dessförinnan uttala en personlig uppfattning. Redan långt innan energikrisen blev akut hävdade jag att det var orimligt att antalet bilar skulle öka i samma takt som hittills. För två år sedan sade experter att antalet personbilar, som 1970 var 2 miljoner, skulle fördubblas på tio år, så att vi 1980 skulle ha 4 miljoner bilar. Detta byggde delvis på förutsättningen att vi skulle få samma utveckling som i USA, där man strävar efter att få 2 eller flera bilar i varje hushåll. Det har i USA fört med sig trafikstockningar och miljöskador, orimliga satsningar på vägar och parkeringsplatser, och det innebär dessutom slöseri med energi.

Jag har länge hävdat att personbilen är ett av de mest jämlikhets- skapande instrument som vi har, och att man därför bör unna varje

hushåll att ha tillgång till en bil, men att vi skall motarbeta tvåbils-systemet. I stället bör vi få till stånd en förbättrad kollektiv trafik, som bör kunna ta hand om huvuddelen av arbetsresorna. På kortare sträckor bör cykeln bli ett alternativt transportmedel. Därför såg jag det, herr talman, som ett hälsotecken när prognosen för 1980 på 4 miljoner personbilar undan för undan justerades ned, från 4 miljoner till 3,8, till 3,5 och sedan ned till 3,2 miljoner bilar.

Jag anser alltså den framtida bilexpansion, som man på många håll trott på, vara orealistisk. Men detta innebär ju inte, herr talman, att jag tror att vägtrafik i framtiden skall ske med häst och vagn. Vi kommer också i framtiden att ha en biltrafik, och den motiverar en fast förbindelse över Öresund.

Att vi också på längre sikt måste spara energi är självklart. Oljetillgångarna är begränsade och måste i stor utsträckning reserveras såsom råvara för industrin. Vi måste dock komma ihåg att bilismen svarar för mindre än 10 procent av den totala energiförbrukningen. Vetskapen om att oljetillgångarna kommer att ta slut i framtiden får inte leda till passivitet. Bara tanken att vi skulle acceptera att bilarna pallas upp och att hundratusentals människor ställs utan arbete av denna anledning är helt orimlig. Den tekniska utvecklingen kommer här att finna lösningar för den biltrafik som även i framtiden blir nödvändig.

Men, säger någon, om bilantalet inte kommer att öka i den omfattning som många människor tidigare trott; hur blir det då med trafiken över den nya bron? Blir trafiken tillräckligt stor för att det skall vara motiverat att bygga en bro? Jag kan genast slå fast att de nya trafikprognoser för bron som gjordes förra året byggde på den nedprutade siffran på antalet personbilar. Men även om trafikökningen skulle bli ännu långsammare – det vill jag säga med anledning av vad herr Svensson i Malmö anförde – och även om bilantalet och resorna med personbil inte skulle öka i samma takt som man förutsatt i trafikprognoserna, finns i förslaget om den fasta leden en inbyggd elasticitet, som utskotts-majoriteten här har understrukt.

Förslaget omfattar ju sex filer, tre i varje riktning. Av dem skall en fil i vardera riktningen i första hand användas för busstrafik. Dessutom har det sagts att det längre fram kan vara motiverat att bygga ut ytterligare två filer, som då skulle reserveras för kollektivtrafik. Det skulle bli sex filer för biltrafik, tre filer i varje riktning.

Utskottsmajoriteten har i sin skrivning sagt att om utvecklingen på energiförsörjningens område motiverar detta, bör man göra en skyndsam omprövning när det gäller att ordna kollektivtrafiken på bron. Då skall man också beakta de nya former för kollektivtrafik som finns, t. ex. svävtåget.

Med anledning av vad herr Dahlgren nyss sade i sitt anförande vill jag påpeka att svävtägsprojektet redan finns med i bedömningarna och att det står omnämnt i propositionen att man skall pröva dessa möjligheter. Om så blir fallet, skulle man alltså få två filer i varje riktning för biltrafik, för personbilar och lastbilar. Sedan skulle man få en fil i varje riktning för kollektivtrafik, kanske en spårbunden kollektivtrafik med moderna tekniska hjälpmedel, svävtåg eller något liknande. På det sättet skulle

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

man alltså få en vägförbindelse över Öresund, som motsvarar en vanlig svensk motorväg, vilket jag tycker kan vara av intresse att komma ihåg.

Om vi tror att vi trots den långvariga energikrisen även i framtiden kommer att få en biltrafik som motsvarar den som nu går på de svenska motorvägarna, är det också motiverat att ha en sådan här förbindelse över till Danmark. Om man nu inte anser det vara skadligt att danskar och svenskar får träffas, finns det precis lika stort motiv för att ha en motorväg mellan Skåne och Danmark som mellan Skåne och Halland.

Herr Svensson i Malmö återopade professor Lindahl vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg. Utskottet har många gånger haft intressanta diskussioner med professor Lindahl. Han och hans institution gör ett mycket värdefullt arbete. Men jag blev litet förvånad över att herr Svensson kände så stor indignation över att man inte hade tagit hänsyn till professor Lindahls projekt. Hur, sade herr Svensson, kan trafikutskottet undgå att ta hänsyn till detta projekt? Men professor Lindahl anser att det inte skall byggas någon fast förbindelse över Öresund. Han säger nej till såväl bron som järnvägstunneln och anvisar andra lösningar. Skulle jag använda något av herr Svenssons tonfall skulle jag säga: Hur kan vänsterpartiet kommunisterna i sin reservation kräva att det skall byggas en ny Öresundsled före 1985, utformad såsom järnvägsförbindelse med kapacitet för framtidens trafikmängder, när professor Lindahl sagt absolut nej härtill?

I det sammanhanget är det också av intresse att se att professor Lindahl föreslår att man skall använda 10 miljarder kronor för att bygga motorvägar, ett belopp som kraftigt överstiger kostnaderna för de projekt vi nu diskuterar. Det tyder på att professor Lindahl anser att det i framtiden kommer att finnas förutsättningar för en betydande biltrafik. I annat fall skulle han inte ha kommit med det förslaget.

Herr talman! Jag skall så övergå till miljöfrågorna, som är utomordentligt angelägna och där utskottet lagt ned mycket arbete för att nå en tillfredsställande lösning. LRF och Svenska naturskyddsföreningen har inför utskottet varit negativa till förslaget men har samtidigt påpekat att det självfallet inte är bron i och för sig som skadar det sydvästskånska odlingslandskapet. Man har även sagt att trafiken på bron i sig har relativt begränsade direkta negativa verkningar från miljövårdssynpunkt. Vad man befarar är att bron skall medföra en stark bebyggelsekoncentration i sydvästra Skåne och en förstörelse av värdefull åkermark. Därför har bron liksom blivit en symbol för någonting helt annat, nämligen denna koncentration av bebyggelse och produktion i Skåne som man inte vill ha.

Den avgörande frågan, herr talman, är då: Kommer brobygget att medföra denna hårda koncentration? I debatten har högst olika siffror nämnts. Man har talat om att mer än 10 000, mer än 15 000 eller mer än 20 000 hektar av vår bästa åkerjord skulle asfalteras om bron kommer till. Men vi kan konstatera att själva brofästet och de närmaste anslutningarna inte tar in anspråk mer än 40 hektar och inte alls några 10 000 hektar eller mer. Om man tar med även vägarna runt omkring, kan man få ytan att motsvara ett par tre genomsnittliga jordbruk. Om man nu räknar med att man inte skall ha en fast förbindelse, måste man

enligt alla experter bygga nya färjelägen för att kunna utöka färjetrafiken, vilket även det kommer att ta mark i anspråk.

De höga siffror som nämnts har alltså inte någon direkt relation till brobygget utan till något helt annat, nämligen den s. k. SSK-planen, där broförbindelsen ingår i ett förslag till en hård exploatering av sydvästra Skåne. Jag vill gärna slå fast, herr talman, att SSK-planen, som nu remissbehandlas och som inte är godkänd, inte är någon nödvändig följd av de fasta förbindelserna. För min del anser jag att SSK-planen inte bör genomföras.

Utskottsmajoriteten frambåller att förberedelse tiden för den nya KM-leden skall användas för kompletterande utredningar syftande till att förhindra bebyggelsekoncentration, asfaltering av åkerjord och skador på miljön. Jag tror att det råder en ganska enhällig uppfattning på den punkten.

Jag ser till min glädje att Skånes handelskammare, som representerar näringslivet i Skåne, i sitt remissyttrande över SSK-planen understrukt att åtgärder bör vidtas för att sprida den väntade expansionen i området till övriga delar av Sydsverige och att planläggningen efter beslutet bör intensifieras med inriktning på att bl. a. undvika negativa konsekvenser för miljön. Även inom näringslivets kretsar är man alltså överens om att den hårda koncentration som SSK-planen innebär inte skall genomföras.

Men, säger någon, bron kommer att medföra en ny trafik. Javisst, en del av denna blir lokal trafik mellan Malmö och Köpenhamn och en del blir annan trafik. Men vem har sagt att denna andra trafik skall stanna i närheten av brofästet på den svenska sidan?

Här kommer jag till en synpunkt som jag tycker är viktig. Om ett vatten utgör ett hinder mellan två länder, finns en naturlig strävan att komma så nära detta vatten som möjligt med bebyggelse och industri. Om vi däremot har en fast förbindelse över detta vatten, blir denna sträcka på 15 km likvärdig med vilken annan vägsträcka som helst. Jag kan utan större svårighet lägga min bebyggelse några mil från detta vatten, eftersom jag vet att jag har goda förbindelser och möjligheter till obehindrad trafik. Därför kan faktiskt bron och möjligheten till denna trafik vara ett motiv för att ytterligare sprida den bebyggelse som annars hotas av en koncentration.

Landshövding Gösta Netzén, en man som vi respekterar bl. a. för hans stora intresse för naturvård, har sagt att vi på det sättet kan utsträcka brofästet ända till Karlskrona. Växjö osv. Det är en synpunkt, som jag tycker är viktig. Vi kan låta KM-leden bli ett ytterligare argument mot den hårda koncentration som SSK-planen skulle få till resultat - en koncentration, ärade kammarledamöter, som har pågått under en tid då vi inte haft någon fast förbindelse och som hotar, även om vi inte skulle få en fast förbindelse utan en ökad färjetrafik.

En synpunkt, som ibland glöms bort i diskussionen, är att alternativet till de fasta förbindelserna just är en ökad färjetrafik med risker för sjöfarten i Öresund, som är ett av de mest fätrafikerade farvatten som finns i världen, och med olägenheter på grund av de ingrepp i bebyggelse och miljö som följer av en nödvändig successiv utbyggnad av hamn- och trafikplanläggningar på båda sidor om sundet.

Nr 156

Torsdagen den
13 december 1973
*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Herr Dahlgren framhåller att det väl är bra att utskottsmajoriteten vill undvika denna hårda koncentration av bebyggelsen och få en regionalpolitiskt rimligare bebyggelse. Men det är bara en from förhoppning, säger han. Vidare säger herr Dahlgren att vad vi gör är att vi ger en blankofullmakt till regeringen. Men så är det inte. Vi har förklarat i utskottetsbetänkandet att det, när behandlingen av den regionalpolitiska och fysiska planeringen når sitt slutskede, finns möjlighet till en samlad bedömning. Vi säger vidare i slutet av vårt betänkande att vi förutsätter att "Kungl. Maj:t föranstaltar om de åtgärder som i anledning härav må finnas erforderliga och för riksdagen framlägger därav föranledda förslag". Det finns alltså anledning både för regeringen och för riksdagen att följa dessa frågor med mycket stor uppmärksamhet.

Herr talman! Låt mig till sist säga vad jag framhöll redan i början av mitt anförande att folketinget ännu inte har godkänt avtalet. Hur en ny dansk regering och hur det nyvalda folketinget kommer att ställa sig till det här avtalet är mycket svårt att bedöma. Enligt de upplysningar som trafikutskottet fick, när vi träffade våra kolleger i Köpenhamn, finns det inget som helst tvivel om att avtalet redan nu skulle ha varit godkänt, om inte folketinget hade upplösts. Nu är läget ett annat. Men jag vill understryka att ovissheten om den danska inställningen inte kan vara någon motivering för oss att ändra uppfattning. Ett osäkert uppträdande från svensk sida tycker jag skulle vara en björntjänst mot våra danska vänner i den osäkra parlamentariska situation som där råder. De bör få veta var vi står. Säger det danska folketinget nej, så faller frågan för den här gången, och det blir deras ansvar. Men vi skall inte smita från vårt ansvar.

Efter mycket övervägande och en noggrann prövning har utskottets majoritet kommit till uppfattningen att förslaget, med de kompletteringar som utskottet gjort, gör det möjligt att uppnå syftet med de fasta förbindelserna och samtidigt se till att de farhågor som yppats i fråga om regional- och miljöpolitik inte blir besannade.

Med hänsyn till detta ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

I detta anförande instämde herrar Sellgren och Eriksson i Arvika, fröken Bergström, herrar Ekinge och Strömberg, fröken Hjörén samt herr Carlström (samtliga fp).

Herr SVENSSON i Malmö (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Gentemot herr Gustafsons i Göteborg felaktiga framställning av vår ståndpunkt vill jag säga att jag gjorde mig inte till tolk för professor Lindahls synpunkter i sak, utan vad jag sade i min kritik var att man inte på något sätt har redovisat dessa alternativa synpunkter och gjort en bedömning av dem. Det var en anmärkning mot er partiska utredningsmetodik.

Herr Gustafson har räknat upp alla de miljösynpunkter som trafikutskottet tagit del av och alla synpunkter på hur man skall skapa ökad regional balans, och det är ju vackert av trafikutskottet att ha gjort det – mycket generöst. Men var finns nu den styrande planering som skall

skapa den regionala balans som finns i herr Gustafsons önsketänkande? Finns den styrande planering som här efterfrågas hos de kommunalförbund som slåss om vilken del av Skåne som skall få största delen av expansionen? Är det Malmöregionens mäktiga politiker som skall i nåder garantera Kristianstadsregionen en del av expansionen, eller hur har herr Gustafson tänkt? Eller skall den ideala balanssituationen åstadkommas genom den kvalificerande styrningsplanering som civilministern i våras förkastade och förklarade att det inte finns anledning att införa? Nej, den styrning som skall åstadkomma de av herr Gustafson önskade ideala effekterna finns bara i herr Gustafsons fantasi, och där kommer den att förbli i detta samhälle.

Vi skall inte hindra människor som vill utöva rörligt friluftsliv – för övrigt en verksamhetsform som expanderar mycket mer än det fasta friluftslivet – från att resa ut och göra det? Vad vi skall hindra är effekterna av att tyska och danska konsortier i dag vill köpa upp svensk fritidsmark och hindra inte bara svenskarna utan också danska arbetare och småfolk från att utnyttja dessa fritidsmarker. De som vill köpa upp marken är nämligen människor som har visat sig hysa mycket liten förståelse för den svenska allemansrätten och den tradition och den lag och rätt som den bygger på. Dessa människor hoppas på bilbron. Och vad mera är: både herr Gustafson och dessa spekulanter hoppas ju på och har som grund för sina bedömningar av den framtida trafikutvecklingen just veckoslutstrafiken från Danmark till Skåne. Det är ju den stora och tunga faktorn i trafikprognoserna. Är det denna veckoslutstrafik som skall utgöra motivet för att bygga bron? Är det förhoppningen om tyska och danska villaägares uppköp av de svenska fritidsmarkerna som skall utgöra motivet för bron? Då må jag säga att det är ett märkligt motiv.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets ordförande har protesterat mot att jag har kallat utskottsmajoritetens förslag för en inblankofullmakt. Han säger att utskottet förordar ju att det skall bli så och så. Det är just i detta, herr talman, som fullmakten ligger. Utskottet kräver ingenting utan nöjer sig med att förutsätta. Det är verkligen ingen garanti. Skilnaden mellan utskottsmajoriteten och reservanterna från centerpartiet är att vi kräver att få se planeringen utförd. Vi vill veta konsekvenserna, och vi vill framför allt veta vilka styrmedel som skall användas för att få till stånd en decentraliserad planering av Skåne. Jag vill gärna höra av utskottets ordförande vilka styrmedel det är som man i dag skall använda för att nå detta resultat.

Utskottets ordförande säger också att motorvägsbron är planerad och tänkt för moderna kollektiva transporter. Då vill jag shänvisa till s. 80 i propositionen, där departementschefen har sagt att expertgrupperna har funnit att ett bussalternativ med reserverade körfält är den klart bästa lösningen vid de trafikmängder som kan förutses fram till omkring år 2 000. Utskottets ordförande är i dag ovanligt blygsam och lätt att tillfredsställa när det gäller kravet på moderna kollektiva transporter.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det som min värderade vän herr Dahlgren inte har observerat är att utskottsmajoriteten i sin skrivning har sagt att de förändringar som kan inträffa på energiförsörjningens område kan motivera en omprövning av formerna för kollektivtrafiken på bron. Utskottet anser att en sådan omprövning i så fall bör ske skyndsamt och att man då bör undersöka möjligheterna att använda de moderna kollektivtrafikmedlen. Här är det en väsentlig skillnad. I stället för sex filer för biltrafik ser vi framför oss, om energikrisen motiverar detta, en bro med fyra filer för biltrafik – två i vardera riktningen – och två filer för kollektiv trafik.

Herr Svensson i Malmö hade invändningar att göra mot utskottets sätt att behandla denna fråga. Jag måste beklaga att det inte är utskottsledamoten herr Magnusson i Kristinehamn som företräder vpk här, för han hade kunnat ge upplysningar. Vi har varit angelägna inom utskottet att ta hänsyn till alla de faktorer som finns i denna fråga. I vänsterpartiet kommunisternas motion fanns det omnämnt att man skulle kunna använda färjor – katamaraner i stället för mera konventionella färjor – och vi efterhörde från den kommunistiske representanten hur han närmare hade sett på detta, men vi kunde inte få något besked. Vi har också varit i kontakt med professor Lindahl, men hans förslag redovisades för ett par dagar sedan, långt efter det att utskottet hade slutfört behandlingen av ärendet.

Sedan har vi den väldigt viktiga fråga som herr Dahlgren ställde: Vilka styrmedel skall vi ha för att undvika den hårda exploateringen av sydvästra Skåne? Jag tror nog att herr Dahlgren är överens med mig om att detta blir ett problem, även om det inte blir någon fast förbindelse över Öresund, därför att dessa koncentrationstendenser finns redan nu. Utskottet har hänvisat till att riksdagen får möjlighet att ta ställning till detta, när de samlade bedömningarna från riksplan och regionplaner föreläggs riksdagen. Vi har också sagt att det är viktigt att Kungl. Maj:t vidtar de åtgärder som behövs och om så befinnes nödvändigt förelägger riksdagen nya förslag. Jag tror sålunda att vi är överens om angelägenheten av att undgå denna koncentration, som är ett problem – det upprepar jag – vare sig vi har en fast förbindelse eller inte.

Herr SVENSSON i Malmö (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Professor Lindahls alternativ har faktiskt funnits med i pressdebatten i flera månader, och frågeställningen är mycket väl känd från andra länder. Vad jag har reagerat mot är att detta alternativ inte har tagits upp i någon av era officiella texter – icke i propositionen och icke under utredningsarbetet. Sedan kanske vi kan avföra den saken ur debatten.

Jag återkommer helt kort till den fråga som jag ställde förut och som jag gärna vill ha ett svar på av trafikutskottets ordförande. När man granskar prognosernas underlag, visar det sig att huvudmotivet för en bilbro Malmö -Köpenhamn är den förväntade och påstådda stora veckoslutstrafik som danskar med villor i Sverige skall ge upphov till. Detta är en av de tunga faktorerna plus hela humbugen med en

överdriven befolkningsutveckling osv. Varför räknar ni med denna tunga faktor, och tror ni att denna faktor verkligen är ett reellt socialt och nationalekonomiskt motiv för bron?

Under detta anförande övertog herr talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets ordförande har när det gäller kollektivtrafiken hänvisat mig till trafikutskottets betänkande. Ja visst, det är ju detta som är utskottsmajoritetens dilemma att man har varit tvingad att punkt för punkt godta propositionen, om överenskommelsen skall gälla. Därför har man inte heller här kunnat kräva någonting, utan även här säger utskottet att det *förutsätter* att så och så skall ske. Även detta är en fullmakt till regeringen. Jag kan heller inte se någonstans att det i utskottsbetänkandet talas om en fyrafilsväg i stället för en sexfilsväg.

Beträffande planeringen skulle jag vilja ställa en fråga till utskottets ordförande: Om den fasta förbindelsen kommer till, anser herr Gustafson att behovet av styrmedel då är större än i nuläget?

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren säger att det inte står någonting i utskottets betänkande om en fyrfilig väg. Men det här är ju en fråga om subtraktion. Finns det sex filer på bron och man säger att två av dem bör kunna användas för kollektivtrafik, så blir det fyra filer kvar, två i varje riktning.

Vad herr Svensson i Malmö säger om att bron skulle vara motiverad av den trafik som uppstår genom att danskar som har villor i Skåne behöver resa över till Köpenhamn tyder på en enastående fantasi. Jag har aldrig sett någon sådan motivering. Det behövs ingen bro för de danskar som är bosatta i Skåne. De kan mycket väl ta färjan. Tror herr Jörn Svensson att man kan vara planeringsdirektör och lösa trafikfrågor på det sättet, då är det svårt att föra någon debatt med honom över huvud taget.

Herr Dahlgren ställde frågan: Blir behovet av styrmedel större om vi får en bro än om vi inte får den? Det beror på. Anser vi att det kommer att bli en ökad trafik mellan Sverige och Danmark, så måste denna ske antingen med en utbyggd färjetrafik – med de risker för sjöfarten i sundet som herr Dahlgren själv har pekat på – eller också med en bro. Och herr Dahlgren förutsätter ju själv att vi så småningom skall få en fast förbindelse över Öresund. Därför är det självklart att vi har behov av en regionalpolitisk och miljöpolitisk målsättning, vare sig det blir en bro eller inte.

Låt mig allra sist upprepa för Jörn Svensson, när han säger att det intet finns motiv för motorvägen, att vill man ha förbindelser mellan Sverige och Danmark finns det lika mycket motiv för en motorväg för biltrafik med två filer i varje riktning mellan Skåne och Danmark som mellan Skåne och Halland.

Herr talmannen anmälde att herr Svensson i Malmö anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! De båda inledarna från, jag vågar väl inte säga de samverkande partierna men i alla fall de båda partier som har anslutit sig till ett gemensamt förslag innebärande avslag på propositionen, har argumenterat på ett sätt som jag tycker är ganska anmärkningsvärt.

Det var något av de obotfärdigas förhinder som präglade herr Dahlgrens resonemang. Om man ser till Nordiska rådets synpunkter är centerpartiets inställning över huvud taget till den här frågan mycket märklig.

Herr Svensson i Malmö levererade en domedagspredikan, nu som alltid när han tar till orda, och i dag målade han verkligen ut den kommande utvecklingen i de mörkaste tänkbara färger. Av resonemanget att döma får man nästan en känsla av att de väljare som herr Jörn Svensson i huvudsak företräder måste vara de billösa människorna.

Utskottets ordförande, herr Gustafson i Göteborg, har på ett mycket förnämligt sätt framfört majoritetens synpunkter i det utskottsbetänkandet som riksdagen nu har att ta ställning till. Det finns inte mycket att tillägga utöver vad herr Gustafson har framhållit. Däremot skulle jag vilja vidga synkretsen något och anföra en del uppfattningar som vid olika tillfällen har kommit till uttryck ur nordisk synpunkt.

När Sveriges riksdag och, som vi hoppas, inom den närmaste tiden Danmarks folketing nu skall fatta beslut om de av regeringarna träffade överenskommelserna om fasta förbindelser över Öresund innebär det att vi står inför lösningen av den största trafikfråga som någonsin behandlats inom de nordiska länderna. Vad vi skall diskutera i dag kan betecknas som det kanske största nordiska samarbetsprojektet i modern tid, näst efter den tyvärr aldrig förverkligade Nordekplanen. Skulle vi misslyckas med att få det som vi nu diskuterar antaget av vår riksdag, skulle det naturligtvis innebära ett allvarligt avbräck för det nordiska samarbetet och ett misstroendevotum mot den nordiska samarbets-tanken. Det är min varma förhoppning att det inte skall bli fallet.

Öresundsförbindelserna berör inte bara Sverige och Danmark. Och vad det här gäller är inte blott förbindelserna mellan de nordiska länderna utan hela Nordens förbindelser med det övriga Europa. Det är också i det perspektivet som vi måste föra dagens diskussion.

Eftersom jag under ett antal år haft förmånen att vara medlem i Nordiska rådets trafikutskott är det kanske naturligt att jag här erinrar om att Nordiska rådet under 20 års tid arbetat med Öresundsproblemet och under hela utvecklingsprocessen drivit på regeringarna för att om möjligt och som vi nu hoppas nå ett konkret resultat. Vid Nordiska rådets senaste session, i oktober i år i gamla riksdagshuset, uttalades stor tillfredsställelse med att Öresundsfrågorna genom de danska och svenska regeringarnas överenskommelse den 8 juni detta år tagit ett stort steg mot sin lösning och att man nu kan inleda nästa fas, dvs. projektering och utförande av de trafikanläggningar som har så stor betydelse både för Norden och för Europa. Nordiska rådet har fr. o. m. sin första session år 1953 antagit ett antal rekommendationer om fasta förbindelser över Öresund. I den sista av dessa rekommendationer, den som antogs 1971, rekommenderade rådet att Danmarks regering föranstaltade om att

slutgiltigt beslut snarast skulle träffas om en flygplats på Saltholm samt att Danmarks och Sveriges regeringar snarast därefter slutförde förhandlingarna om byggande av en förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. Sedan dessa förhandlingar kommit in i ett avgörande skede i början av 1973 avskrev rådet denna rekommendation. Till rådets senaste session, alltså den i höstas, framlade regeringarna en tilläggsberättelse om trafikaneläggningarna i Öresundsregionen, där de redogjorde för de träffade överenskommelserna. Regeringarna har alltså lyckats åstadkomma en integrerad lösning av de gemensamma svensk-danska trafikproblemen, och denna lösning måste betraktas som en helhet. Det går därför inte, som också herr Gustafson i Göteborg tidigare framhållit, att bryta ut vissa delar av överenskommelsen och förkasta andra. Den efter långa förhandlingar uppnådda lösningen, där bägge parter tvingats ta hänsyn till varandras önskemål, måste antas eller förkastas i sin helhet. Detta är något som vi måste hålla i minnet när vi i dag skall ta ställning till den av de bägge regeringarna föreslagna Öresundsöverenskommelsen.

Vid Nordiska rådets höstsamling uttalades stor tillfredsställelse över regeringarnas förslag. Rådets trafikutskott förutsatte dock att man vid detaljutformningen och genomförandet av projekten tar största möjliga hänsyn till berörda områdens befolkning och till den miljö i vilken de lever. Särskilt från dansk sida har man framhållit att det just är från miljösynpunkt som man önskar en lösning av trafikfrågorna i Öresundsregionen i enlighet med det förslag som regeringarna lagt fram. Vad man på dansk sida särskilt tänkt på är nödvändigheten av att flytta Köpenhamns flygplats från Kastrup till Saltholm, då förhållandena på Amager vid en utbyggnad av Kastrup skulle bli helt oacceptabla. Det skulle bokstavligen bli nödvändigt att täcka den resterande delen av Amager med betong och riva hela den nuvarande bebyggelsen.

Utvecklingstakten på ömse sidor av Öresund är sådan att förbindelsernas utformning för närvarande utgör en dubbel flaskhals. Detta märks än så länge kanske mest på den danska sidan, där t. ex. Helsingör nu är så belamrat med bilar som väntar på att expedieras via färjorna till Sverige, att stadsplanerarna står inför helt olösliga problem. Om man inte kan åstadkomma en lösning i form av en tunnel eller annan fast förbindelse, så måste den nuvarande trafikhamnen flyttas söder om Helsingör, vilket i sin tur medför att nya områden, inklusive värdefulla rekreationsområden, dras in i vägplaneringen. Detta skulle innebära ett ganska ödesdigert ingrepp i landskapet på Själland. Liknande problem skulle uppstå på den svenska sidan, om vi avstår från fasta förbindelser.

I propositionen redovisas siffror som illustrerar den enorma utvecklingen av trafiken över Öresund. Persontrafiken har sålunda, som bekant och som tidigare återopats här, från 1960 till 1971 ökat från 15 miljoner till 25 miljoner resor. Personbilstrafiken har under samma tid tredubblats, från 400 000 till 1,2 miljoner bilar, och godstrafiken har mer än fördubblats. Prognoseerna pekar på en lika våldsam utveckling i framtiden. Man räknar med ca 35 miljoner personresor år 1980 och 50 miljoner resor år 2000. Personbilstrafiken kommer att öka till 2 miljoner år 1980 och till 3,5 miljoner år 2000. Godstrafiken väntas öka från nuvarande ca 4 miljoner ton till 9 å 11 miljoner ton per år 1985 och 15 å 21 miljoner ton år 2000.

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Denna fortsatta expansion skulle, därest man ej bygger fasta förbindelser över Öresund, medföra oerhörda påfrestningar inte minst från miljösynpunkt. Det skulle nämligen under sådana förhållanden bli nödvändigt att ersätta den s. k. KM-leden med ett starkt ökat antal färjor, vilka samtidigt måste ha betydligt större kapacitet än de nuvarande fartygen. I de utredningar som företagits påpekas olägenheterna och farorna för sjöfarten av en sådan utveckling, särskilt i HH-läget, där passagerarna som bekant är mycket smala. Bebyggelsen och miljön skulle dessutom bli starkt lidande av de utbyggnader av hamn- och trafikanläggningar på båda sidorna om sundet som skulle bli en nödvändig följd av en sådan stor ökning av det flytande tonnaget.

Anledningen till att jag uppehållit mig vid dessa aspekter på Öresundsfrågan är att det talats så mycket och så överdrivet om de negativa konsekvenserna av KM-leden, medan det har sagts väldigt litet om vad som händer om denna trafikled inte kommer till stånd. Följderna skulle, som jag nyss har försökt påpeka, bli utomordentligt negativa också – och det vill jag understryka – från miljösynpunkt. Med en mindre rationell lösning av denna regions trafikproblem skulle man förvandla Öresund till ett färjtrafikens inferno.

Man skall inte heller glömma bort att en samordning av den genomgående Öresundstrafiken och luftfarten också innebär anläggningstekniska fördelar, eftersom man samtidigt kan bygga flygplatsen. Och den måste anläggas snarast möjligt. Kastrup är kanske redan nu en relik från en förgången tid, och avstår man från Saltholm ger man samtidigt dödsstöten åt den skandinaviska luftfarten.

Frågan om kollektivtrafikens del i Öresundstrafiken har av Nordiska rådet helt naturligt ägnats stor uppmärksamhet. Vi fäster särskilt stort avseende vid att – i anslutning till vägförbindelsen mellan Köpenhamn och Malmö – en järnvägsled anläggs mellan Helsingborg och Helsingör, vilket ju också är en fördel från svensk synpunkt, då denna led kommer att vidmakthålla och stärka järnvägarnas konkurrenskraft. Kollektivtrafiken på KM-leden kommer att i första hand skötas med bussar, men frågan om spårbanden kollektiv trafik har också diskuterats.

Det av regeringen framlagda förslaget till överenskommelse innebär en milstolpe i utvecklingen i Öresundsområdet, och de svenska och danska riksdagarna har nu att ta ställning till om de skall stoppa eller främja utvecklingen i detta område. Att den prognostiserade utvecklingen utan utbyggnad av fasta förbindelser skulle leda till stora påfrestningar står fullt klart. Själland-Skåne utgör som bekant en av norra Europas mest expansiva regioner. Fasta förbindelser kommer givetvis att främja och ytterligare påskynda utvecklingen av detta område som en samnordisk region. Detta innebär att vi får räkna med en fortsatt utveckling av den gemensamma arbetsmarknaden kring Öresund, vilket vi har anledning att hälsa med tillfredsställelse. Denna expansion visar att Nordiska rådets insatser inte varit förgäves, utan att de avsatt viktiga praktiska resultat. Öresundsrådet har påpekat att förutsättningarna i Öresundsregionen är stora för att skapa ett modernt område utan de nackdelar som annars vanligen karakteriserar urbaniseringsprocessen.

Många centra kommer att förbindas av ett nät av trafik- och

kommunikationsleder men åtskiljas av vidsträckta grönområden, vatten och jordbruksarealer. Detta förutsätter naturligtvis en vital och samordnad utvecklingsplanering för stora delar av södra Sverige. Denna planering måste inriktas på en koordinerad bebyggelseutformning och en integrerad markanvändning men också, helt naturligt, på möjligheter till social, kulturell och ekonomisk samordning.

Allt detta öppnar, vågar jag säga, fascinerande framtidsperspektiv. Att säga nej till den överenskommelse som ingåtts av de danska och svenska regeringarna innebär inte att man stoppar utvecklingen utan endast att man försenar och framför allt komplicerar den. Det vill jag för min del inte medverka till.

Jag vill också beklaga att centerpartiets ledande man i Nordiska rådet inte har ansett sig kunna tillstyrka den överenskommelse som i dag föreläggs riksdagen. Det är djupt beklagligt att ställningstagandet har blivit så negativt. Förklaringarna kan vara många, och jag vill inte försöka peka på någon särskild. Men jag tror att det skulle vara ytterst värdefullt ur det nordiska samarbetets och den nordiska gemenskapens synpunkt om också den svenske vicepresidenten i Nordiska rådet för sitt vidkommande hade tillstyrkt den nu föreliggande överenskommelsen och därmed även biträtt trafikutskottets förslag.

Jag ber i alla fall, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr SVENSSON i Malmö (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Mellqvist har undrat och frågat om de väljare jag företräder nere i Fyrstadskretsen bara är de billösa. Jag vet inte det. Men om det nu skulle vara så, tycker jag att det inte vore någonting som herr Mellqvist skulle kritisera mig för. Jag tycker att varje socialist skulle betrakta det som ett hedersuppdrag att företräda dem som är de mest diskriminerade och som alltid lämnas åsido i all planering som styrs av bilsamhällets tänkande. Och jag skulle ha uppskattat om en gammal arbetarrörelseförkämpe och därtill gammal järnvägsman som herr Mellqvist hade stått på samma sida som jag när det gällde att företräda de billösas intressen. Mycket hade nog kunnat se bättre ut i det här samhället om så hade varit fallet.

Broanhängarna talar alltid om att det är viktigt att utveckla internationella förbindelser, och det har kritikerna av bilbron aldrig bestridit. Vad vi bestrider är att internationalismen och kontakten *folken* emellan skulle kunna byggas upp och inriktas huvudsakligen med ledning av en av privatbilismen bedriven lokal trafik mellan Malmö och Köpenhamn. Det internationella varuutbytet och de internationella kontakterna gagnas bäst av billiga järnvägsfrakter och billiga järnvägsresor. Vi vet ju ändå alla att det kommer en icke alltför avlägsen framtid där bilen blir mycket dyr och där kanske antalet billösa bland de lågavlönade här i landet blir betydligt större än vad det är nu.

Slutligen vill jag fråga herr Mellqvist beträffande allt detta önsketänkande — liksom hos herr Gustafson i Göteborg — om planering: Var finns den kvalificerade statliga planering som skall kunna samordna och styra de kommunala insatserna i Skåne så att miljöskydd och regional

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

balans uppnås? Det skall ju inte bli någon sådan kvalificerad statlig planering – det sade civilministern i våras. Var skall den komma ifrån? Detta är ett stort problem för alla dem som försöker samordna den skånska kommunala planeringen till någon form av enhetlig målsättning, som skall skapa större balans.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets vice ordförande herr Mellqvist talade om ”de samverkande partierna”. Jag måste då göra vice ordföranden uppmärksam på att till trafikutskottets betänkande har fogats två reservationer – en av centerpartiet och en av vänsterpartiet kommunisterna.

När herr Mellqvist tar upp frågan om Nordiska rådet vill jag gärna deklarerar att Nordiska rådet kan aldrig vara ett överstatligt organ – dess beslut är rådgivande, ingenting annat. Som jag har fattat Nordiska rådets förslag och rekommendationer har de uteslutande varit uttryck för en stark önskan om fasta förbindelser med Danmark.

Det har framförts olika förslag och olika rekommendationer från Nordiska rådet. När man sedan kom fram till det slutliga ställningstagandet deltog inte centerpartiets representanter. Herr Mellqvist tycker att detta är illa av Nordiska rådets vice ordförande Johannes Antonsson. Han kan säkerligen tala för sig själv i detta sammanhang. Jag vill bara säga att socialdemokraterna är väl ändock inte de som skall anklaga centerpartiet för att sätta sig över eller gå emot Nordiska rådets rekommendationer. Det är ju endast kort tid sedan t. o. m. den svenska regeringen med statsrådet Lidbom som talesman fann sig föranlåten att gå före Nordiska rådet när det gällde äktenskapslagarna. Och herr Mellqvist upplevde säkerligen hur den saken upptogs i Nordiska rådet.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är riktigt som herr Dahlgren säger att Nordiska rådet inte är något beslutsfattande organ – det ger rekommendationer till vederbörande regeringar. Däremot hade man ju väntat sig att det i en så här stor fråga – som jag nämnde är det en av de största frågor som Nordiska rådet någon gång haft att ta ställning till – skulle ha fått ett positivt uttryck från ledande män inom det parti som herr Dahlgren företräder. Jag sade inte att det var samverkande partier – jag talade om samarbetande partier i så måtto att ni båda står för ett yrkande om avslag på Kungl. Maj:ts proposition om godkännande av överenskommelsen.

Herr Jörn Svensson måste ha läst utskottets betänkande ganska dåligt, för vi ägnar stor uppmärksamhet just åt planeringsåtgärderna i Öresundsområdet. Jag tror att vad som där står bör kunna herr lugna Jörn Svensson något och kanske dämpa hans våltalighet när det gäller vad som enligt hans uppfattning inte står i utskottsbetänkandet. Vi har faktiskt så utförligt som väl aldrig tidigare ägnat uppmärksamhet just åt planeringsfrågorna och de möjligheter som enligt utskottets mening bör finnas att klara dem på ett, som vi hoppas, tillfredsställande sätt.

Herr Jörn Svensson talar om det billösa samhället. Vi har ju, trots alla de avarter som bilismen i och för sig innebär, lyckats skapa betingelser för praktiskt taget alla människor – det finns som bekant en bil på var tredje

invånare i det här samhället -- att tillfredsställa behovet av att komma ut till olika delar av vårt land, till de nordiska länderna och även ut på kontinenten. Vi tror att genom nya bron skapas nya betingelser för de många människor som vill med sin egen bil också skaffa sig rekreation. Den kollektiva trafiken fyller självfallet sin uppgift, men i vårt samhälle måste det också få vara ett fritt val mellan den individuella och den kollektiva trafiken.

Herr SVENSSON i Malmö (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Mellqvist envisas med att missförstå mig, för jag frågade inte efter alla de papper och alla de sidor och alla de texter som ni har skrivit om Skåneplaneringen, utan jag frågade: Var finns de administrativa medlen? Vilka administrativa medel föreslår ni? Tror ni att denna planering kan åstadkommas med de medel som finns nu? Då är ni illa ute, för de skånska planeringsproblemen håller på att växa de nuvarande planerarna över huvudet.

Något bestämt och radikalt måste göras. Vad skall göras, herr Mellqvist?

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Att bygga en bro mellan de två nordiska länderna Sverige och Danmark har i århundraden tilltalat människornas fantasi såväl i vårt land som i vårt broderland. Först nu har vi både de tekniska och ekonomiska möjligheterna att fullfölja en sådan tankegång.

Behovet att göra en fast förbindelse mellan Sverige och, bokstavligen, Europa och Västerlandet har ökat år från år. Det har ökat därför att personkontakterna kräver det, därför att människorna önskar att mera omfattande och fritt få färdas mellan olika länder, därför att de ekonomiska förutsättningarna för människans fria val finns i större utsträckning samt därför att handeln ökar och att när det gäller denna förbindelse våra ojämförligt viktigaste ekonomiska kontakter sker mot Europa och mot väst. Mot öst och mot Sovjetunionen, herr Jörn Svensson, har vi en bred landförbindelse över Finland.

Moderata samlingspartiets viktigaste skäl för en fast förbindelse är att man för framtiden förbereder förbindelser som har framtidens förutsättningar att möta de olika moderna kommunikationsmedlen, kollektiva som enskilda, i fritt val under tidens rådande förhållanden. Jag kan inte tänka mig att det finns någon som är så enfaldig att han eller hon tror att *kommunikationerna mellan olika länder kommer att minska eller avta*. Oljekriser och energikriser må komma och gå, människans okuvliga vilja att nå kontakter och färdas genom länder och över kontinenter kommer att öka i allt starkare tempo. Beslutet om en ny bro får inte avgöras genom politisk utpressning av några oljeschejker.

En bro är enligt mitt sätt att se, om avstånden inte är för långa, vida överlägsen både tunnelalternativ och färjor, en bro där man kan placera in nya moderna kollektivtransportmedel som med hänsyn till natur och miljö ständigt kan varieras och förbättras.

För att en bro skall komma till stånd är det emellertid i moderata samlingspartiets motion förutsatt att flygplatsen vid Saltholm kommer till utförande, detta dels för att få den internationella flygplats vi behöver

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

i Norden, dels för att broalternativet skall vara acceptabelt från praktisk-ekonomisk synpunkt. Det är danskarna själva som har att bekosta flygplatsen. Om de av ekonomiska eller andra skäl anser att ett byggande av Saltholm icke är möjligt under nu rådande förhållanden, så bryts avtalet om ett brobygge. Detta har också utskottet mycket klart framfört i sitt betänkande och alltså följt moderata samlingspartiets hemställan i detta avseende.

Ett brobygge är alltså inte aktuellt om Saltholm inte kommer till. Moderata samlingspartiet bidrar inte till en bro, om flygplatsen inte blir av. Om danskarna av ekonomiska skäl i valet mellan kärnkraft och bro väljer kärnkraften just nu, så är det deras egen sak. En del miljövärdare i Sverige vill inte ha vare sig kärnkraft eller bro, när oljan kanske nu sinar. Om brobygget skulle förfalla kommer dessutom inte heller linjen Helsingborg Helsingör till stånd eftersom tunnelbyggandet Helsingborg—Helsingör enligt avtalet är sammankopplat med brobygget Köpenhamn—Malmö. Vi förutsätter då att regeringen tar nya initiativ för att med den danska regeringen överenskomma om nya avtal som innebär att III-linjen ändå kommer till utförande. Detta borde vara naturligt, om danskarnas projekt på Saltholm inte kommer till utförande. Vi tar därvid också för givet att Stora Bältbron genomförs så att Skandinavien har möjligheter till snabba kommunikationer med kontinenten.

När statsrådet Norling i våras meddelade att avtal slutits mellan Danmark och Sverige samt att riksdagen i Sverige och folketinget i Danmark hade anta detta avtal under hösten, så kunde vi från moderata samlingspartiet uttala vår glädje över att vi äntligen efter tjugo år stod nära att fatta ett beslut som var av stor vikt för människorna i Norden, ett beslut och ett önskemål som också Nordiska rådet i många år har rekommenderat. Det fel herr Norling begick var kanske att han innan han satte sitt namn på detta preliminära avtal inte överlade med de andra politiska partierna och försäkrade sig om att han hade deras enhälliga stöd. Frågans storleksordning var sådan att det borde ha varit naturligt. Därigenom hade regeringen kunnat slippa den situation vi har i dag, då full enighet icke råder, vilket med tanke på vad som förevarit under dessa 20 år är både generande och olyckligt.

Herr talman! För att inte upprepa vad utskottets ordförande herr Mellqvist redan sagt skall jag försöka koncentrera mig till några punkter. Jag övergår därför till att närmare ange varför vi anser att en bro Köpenhamn—Malmö tillsammans med en järnvägstunnel under III-leden är det bästa alternativet. Förutsättningen är, som jag redan sagt, att flygplatsen på Saltholm kommer till stånd. Min redovisning bygger på uttalanden av den expertis som regeringen, riksdag och utskott haft möjlighet att tillgå. Givetvis har vi också med stort intresse lyssnat på alla dem som haft en annan mening. De utredningar som gjorts och de remissyttranden som i så stor utsträckning utgjort underlag för propositionen måste tas på allvar.

Om de trafikberäkningar som gjorts avseende framtiden är riktiga, kommer inte Öresund att på ett trafikmässigt tillfredsställande sätt kunna klara trafiken med färjor, sväware och båtar. Det beräknas att uppåt 200 färjor i framtiden skall korsa sundet tillsammans med sväware och andra

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

fartyg. Det är oacceptabelt både med tanke på trafiken Danmark–Sverige och med tanke på hela den stora Östersjötrafiken. Där är de framtida trafikriskerna enligt mitt förmenande så oändligt mycket större än vid trafik över en bro. Även av miljöskäl är en sådan trafik oacceptabel.

Professor Lindahls uttalanden har kommenterats av andra. Han säger att man skulle kunna klara sig med färjorna. Annan expertis säger motsatsen. Det gäller också att ta hänsyn till ekonomin. Enligt mitt förmenande är det efter de undersökningar som gjorts realistiskt att tro att man kan bygga nämnvärt större färjor. En trafik med sådana blir oekonomisk: det åtgår för lång tid för i- och urlastning med hänsyn till den korta vägen mellan Sverige och Danmark.

När motståndarna till bron förringar de gjorda trafikprognoserna glömmer de bort den omvända trafikströmmen, den från övriga Europa till Sverige. Skandinavien kallas med viss rätt för Europas lunga. Vi har att vänta oss ett tilltagande intresse från människor som vill utnyttja Skandinavien för rekreation. Personligen anser jag att det är vår plikt att kunna inbjuda dessa till vårt land, om de anpassar sig till våra förhållanden.

Den nationella allemansrätten -- rätten att fritt vistas i varandras länder med respekt för respektive lands lagar och förordningar -- tillhör demokratis mänskliga rättigheter. Den saknas i stort sett ännu i öststaterna.

Vad vi har att göra är att planera vår mark, vår trafik och våra kommunikationer så att minsta möjliga skada uppstår vid denna ökade turism. Det är förvånande hur vissa miljögrupper argumenterar med utgångspunkt i vad som varit utan att ta hänsyn till vad som är och vad som kommer. Man har inte klart för sig vilka instrument samhället redan har till förfogande -- på den punkten har jag en helt annan uppfattning än herr Svensson i Malmö -- för att inte tala om de lagar som är på väg och som är så genomgripande att de påverkar både näringslivet och kommunernas utveckling. Här några anvisningar, om nu herr Svensson är i kammaren. Vi har riksplanen, riksplanens nedbrytning på kommunplanet, städernas generalplaner, Länsprogram 70 naturvårdsplanen, kustinventeringen, fysiska riksplaner som sådana, Länsplan 70, den regionala trafikplaneringen och planeringsberedskapen under projekteringen av Öresundsbron. Vi har i utskottet särskilt uttalat oss för att alla dessa planeringsorgan skall följa utvecklingen med anledning av brons tillkomst och vidtaga de åtgärder som erfordras för att minska miljöfarorna.

Vi har en ganska ingripande naturvårdslag, paragraferna 15, 16, 17, 18 och 19, som i praktiken inte ger utrymme för ett enda fritidshus, inte en enda bit mark som kan användas till täktverksamhet eller på annat sätt utnyttjas om myndigheterna vill något annat.

Vi får nya lagar på förslag i januari 1974 som än mer inskränker markägarnas och andras möjligheter till utnyttjande av mark. Det ankommer alltså på det allmänna -- kommunen, länsstyrelsen och Kungl. Maj:t -- att avgöra varje åtgärd som skall vidtagas när det gäller markanvändning. Vi får en ny lag om etableringskontroll.

Det verkar som om varken vänsterpartiet kommunnisterna eller

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

centerpartiet har klart för sig befintligheten av samhällets hårda styrmedel. Den bild som herr Jörn Svensson har visat upp för kammaren existerar inte och kommer inte att existera i framtiden, hoppas jag. Men vi vet att herr Jörn Svensson önskar ett genomplanerat samhälle ett samhälle där människornas möjligheter till någon form av frihet i allra högsta grad är beskurna.

Moderata samlingspartiet, det parti som mer än något annat parti i denna kammare har kämpat för individens frihet och tror att personligt initiativ och frihet under ansvar medverkar till en riktig utveckling i samhället, är emellertid medvetet om att styrmedel måste till på områden där kollektivets intressen står i förgrunden. Det gäller bevarandet av naturtillgångarna, hindrande av exploatering av för allmänheten värdefulla områden, etableringskontroll på miljömässigt känsliga områden för industrier etc. Sådana styrmedel måste emellertid användas med stort ansvar och stor försiktighet. Jag ser genom brons tillkomst att skåningarna får en mera intensiv planering och en hårdare miljökontroll, vilket bidrar till att bevara Skåne mera intakt.

Även om mindre jordbruksmarker tas i anspråk för vägar och bro -- en och en halv promille av Skånes åkerjord fram till 1985. enligt undersökningar -- motsvarar detta en storlek av kanske -- som redan sagts -- ett par skånska jordbruk av vanligt snitt. Större är inte ätgången av mark för de nya vägarna som hör ihop med bron.

Kom bara inte och säg att dessa en och en halv promille skulle ha någon nämnvärd betydelse för vår livsmedelsförsörjning här i landet. En halv miljon hektar åkerjord ligger mer eller mindre för fåfot i detta land och kunde ge ett väsentligt bidrag till Sveriges -- och litet också till världens -- livsmedelsproduktion. Detta gäller även om denna jord inte har Skånegårdarnas bördighet.

Herr talman! Jag kommer så till finansieringsfrågan. Det är en av de mest missolkade frågor när det gäller KM-leden. Denna led är beräknad -- och det sägs än en gång från denna talarstol och kan inte sägas nog ofta -- till 1,2 miljarder kronor inklusive räntekostnader i 1971 års prisnivå. Dessa pengar skall tagas ut av trafikanterna i form av en broavgift. Kom då inte och påstå i denna debatt att dessa 1,2 miljarder skulle kunna användas till andra vägar. Inget parti i denna riksdag mer än moderata samlingspartiet har föreslagit att vi skulle bygga vissa avgiftsbelagda motorvägar när detta passar, och detta för att få mera pengar över till nya förbättrade vägar i glesbygderna. Ingen i denna kammare kan förneka hur vi, utan respons från mertalet i kammaren, upprepat detta förslag. Den som pådyvlar oss att vilja satsa 1,2 miljarder på en bro på bekostnad av andra vägar han vet inte vad han talar om. I utskottet har också, med instämmande av alla partier, framförts att bron inte får påverka andra väginntressen.

Min uppfattning är i stället att E 6, delar av E 4 och andra vägar i anknäytning till bron snabbare får sin upprustning. Följer norrlänningarna moderata samlingspartiets linje i denna fråga kommer deras vägar att än mer förbättras. Vid avgiftsfinansiering av vissa stora motorvägar, som går att avgiftsfinansiera, blir det mera pengar över till de enskilda vägarna.

Några ord om brons karaktär som lokalbro för Malmö--Köpenhamn.

Ja, det är sant att huvuddelen av trafiken som beräknas gå på bron är lokaltrafik. Därtill skall givetvis räknas de miljoner som går till den internationella flygplatsen i Saltholmen, och det är många miljoner som berörs av fjärrtrafiken Skandinavien-Europa. Vi har i utskottet givit mycket klar anvisning att spårbunden pendeltrafik mellan städerna skall övervägas. Bron ger möjligheter, än en gång, till en utbyggnad av framtidens nya avancerade trafikmedel — snabbtrafik som i dag redan synes kunna bli nästan lika miljövänlig som 1800-talets hästdroskor och, som utskottets ordförande poängterade i sitt anförande, svävertåg med elektrisk drift. Man har redan skisserat planer för hur sådana svävertåg skulle kunna gå mellan Köpenhamn, Malmö, Lund, Trelleborg, Landskrona och upp till Helsingborg i en cirkel. Sådana svävertåg upptar egentligen inte någon mark alls — i varje fall väldigt litet mark — och Skånes bönder kan plöja under pelarna.

Använd vägar och moderna kommunikationer för att i stället sprida aktiviteterna till Skånes mera gömda hörn! Den moderna industrin vill inte ligga i alltför heta områden men ändå vara så placerad att den genom kommunikationernas hjälp snabbt kan nå de centrala delarna. Goda kommunikationer med kontinenten skapar större intresse för svenskt näringsliv att etablera sig hemma i Sverige än, som nu, att bygga upp sina dotterbolag i Danmark, Holland, Belgien, Frankrike och Västtyskland. Detta bör de allvarligt tänka på som kritiserar vårt näringslivs försök att vidga Sveriges marknad.

Jag kan inte begripa vad det är för fel att två städer, närliggande varandra, söker lämpliga och goda kommunikationer, så att valfriheten ökar till kontakt och samverkan, i all synnerhet som det är två städer i olika skandinaviska länder som kan ge varandra utökade möjligheter till rekreation, kultur och nöjesliv. Man skall vara en bra stor egoist om man inte är beredd att kunna uppskatta dessa fördelar och även kunna ta emot människor utifrån.

Några ord om HH-tunneln. I moderata samlingspartiets motion står "att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör skall påbörjas snarast och färdigställas samtidigt med vägförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn". I utskottets hemställan som är skriven på grundval av propositionen och partiernas motioner står följande: Utskottet hemställer att riksdagen "i anledning av motionerna", dessa uppräknas, "hos Kungl. Maj:t hemställer att utredningsarbetet beträffande järnvägstunneln Helsingborg—Helsingör påskyndas och att förhandlingar upptas med den danska regeringen i syfte att tidigarelägga tunnelbygget så att HH-tunneln blir färdig samtidigt som KM-leden". En överenskommelse och en diskussion med danskarna måste ske enligt avtal.

Yrkandet i vår motion har tillgodosetts i trafikutskottets hemställan. Det betyder att den kollektiva godstrafiken redan från början skall kunna gå med järnväg under HH-tunneln och att man därigenom får en mera differentierad godstrafik på KM-leden. Detta är en riksdags hemställan som alla partier kunde ställa sig bakom. Det finns från dansk sida ett starkt intresse för att detta bör ske, varför regeringens förhandlingar i detta syfte bör ge ett positivt resultat.

Denna riksdagens hemställan ger också danskarna en fingervisning om

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

att skulle de av politisk-ekonomiska skäl vara förhindrade att fullfölja Saltholm och uppgörelsen om bron därvid icke kommer till stånd, har Sverige visat ett stort intresse för att man omedelbart tar itu med förhandlingar om ett tunnelbygge mellan Helsingborg och Helsingör och att detta eventuellt kan utvecklas också för annan trafik.

Jag tror att det är viktigt att för allmänheten göra klart att ett tunnelbygge under HH-leden dock är en ganska komplicerad sak, att en sänktunnel kan skapa marinbiologiska effekter som hör ihop med strömmar och utbytesvatten mellan Östersjön och Kattegatt. Allmänheten bör också upplysas om att trafikutskottet har fått klara belägg för att en bro över HH-leden på grund av det trånga sundet, de hårda strömmarna och den intensiva trafiken är en framtida utomordentligt stor risk för sjösäkerheten och att, om jag är rätt underrättad, internationella sjöfartsorgan har svårt att acceptera denna lösning.

Herr talman! När vi behandlar denna fråga i Sveriges riksdag måste vi komma ihåg att det inte rör sig om en angelägenhet av bara inhemsk karaktär där man, om det passar sig, snabbt kan ändra ståndpunkt. Överläggningar med ett annat land under flera år, gemensamma arbetsgrupper som efter stora svårigheter har kommit fram till en gemensam ståndpunkt, diskussioner och överväganden i Nordiska rådet, kontakter och samtal med andra berörda länder kring Östersjön, 20 års egna utredningar – allt detta förpliktar. Man välter inte en sådan uppgörelse över ända utan att det finns för hela landet livsviktiga och avgörande skäl. Låt vara att energiproblemen under de senaste åren har accentuerats. Vi löser inte det problemet genom att bygga ett par hundra färjor till. Låt vara att en stark opinion har vuxit upp under de senaste månaderna, som man med all aktning och saklighet skall ta hänsyn till därför att denna opinion vill väl. Men det är omöjligt för denna opinion att vara så informerad som de är vilka har fått del av alla officiella undersökningar i ärendet. Det är inte opinionens fel. Det går bara inte att föra ut hela sakfrågan till svenska folket.

Moderata samlingspartiet har i utskottet fått gehör för sina synpunkter. För det första: Ingen bro utan Saltholm. För det andra: Överläggningar med danskarna om ett tidigareläggande av HH-tunneln. För det tredje: Hänsynstagande till struktur- och miljöfrågorna och möjlighet för riksdagen att vid behov under projekteringen få ta del av denna.

Vi känner ansvar för gjorda uppgörelser med ett annat land. Vi ser förberedelserna i ett framtidsperspektiv.

Därmed yrkar jag, herr talman, bifall till vad utskottet hemställt.

I detta anförande instämde fru Kristensson, herrar Nilsson i Trobro, Krönmark och Nisser samt fröken Ljungberg (samtliga m).

Herr FÄLLDIN (c):

Herr talman! Jag ber först att få instämma i det anförande som Anders Dahlgren inledde debatten med och på samma sätt som han gjorde konstatera, att det motorvägsprojekt som ingår i överenskommelsen mellan de svenska och danska regeringarna får långtgående verkningar när det gäller både trafikpolitik och regional- och miljöpolitik. Jag skall i

detta anförande uppehålla mig vid konsekvenserna i de sistnämnda avseendena av den sexfiliga motorvägsbron mellan Malmö och Köpenhamn. Det är inget tvivel om att den bron kommer att fungera som ett instrument för koncentration av bebyggelse, näringsliv och befolkning till sydvästra Skåne.

Det har varit och är uppenbarligen fortfarande en planerardröm att göra Malmö-Lund-Köpenhamnsområdet till ett alternativ till Hamburg. Det har sagts att en broförbindelse över Öresund är ett unikt tillfälle i världen att för överkomliga kostnader skapa en storstadsregion med alla dess många fördelar. En företrädare för näringslivet sade häromdagen i en tidningsintervju att Malmö-Köpenhamsregionen genom en fast broförbindelse blir mera attraktiv för företagsetablering och att det finns uppenbar risk för att Hamburgområdet annars får spela en huvudroll.

De alltmer påtagliga nackdelarna har man emellertid bortsett från. Den här bron kommer i själva verket att dra betydande kostnader och den kommer tillsammans med de följdinvesteringar som framtvings i vägnätet och den ökade koncentrationen av näringslivet att få negativa verkningar för miljön i sydvästra Skåne som inte kan accepteras.

Man bortser också från verkningarna i andra delar av landet. Det skulle bli en fortsättning på den befolkningsomflyttning som ägt rum under 1960-talet och skulle leda till en fortsatt uttunning av befolkningen i stora delar av vårt land. Detta låter sig inte förenas med centerns regionalpolitiska målsättningar. Vi företräder en regionalpolitik som skall ge utvecklingsmöjligheter i alla delar av landet.

Det framgår av förslaget till regionplan för sydvästra Skåne att planerarna betraktar denna del av landet som ett mycket expansivt område. I planförslaget förutsätts att befolkningen i sydvästra Skåne skall öka med omkring 130 000 invånare fram till 1985 och med omkring 300 000 invånare till år 2000.

Investeringsbehovet i bostäder, arbetslokaler, följdinvesteringar inom bebyggelseområdet, vägar, försörjning med el, vatten och värme, tele samt avfallshanteringen beräknas till mer än 23 miljarder kronor under åren 1973 till 1985.

En av förutsättningarna för denna expansion är som jag nämnde tillkomsten av en fast förbindelse i KM-läget.

Jag påpekade också att en sådan expansion inte är förenlig med en regionalpolitik som syftar till att skapa utvecklingsmöjligheter i alla delar av landet. Det finns emellertid också anledning ifrågasätta om den påräknade kraftiga expansionen i sydvästra Skåne går att förena ens med de riktlinjer för regional utveckling som riksdagen antog i höstas. Därvid talades dock om en viss dämpningstakt av storstädernas tillväxt. Hur skall de beslutade riktlinjerna kunna följas om regionplaneförslaget förverkligas, och hur skall man motverka den expansion som motorvägsbron ger upphov till? Vilka styrmedel har samhället för att förhindra expansionen och för att ge utvecklingsmöjligheter också åt andra delar av landet?

Vi vet att industrier köper upp mark i det här området för att -- som de anser -- ligga bra till ur industrisynpunkt. Vi vet att utöver motorvägsbron är flera andra stora projekt på gång eller under planering: Barsebäcksprojektet 15 km norr om Malmö som påbörjades 1970, och i

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

sin sysselsättningstopp kräver det en arbetsstyrka på 1 000 man. Hela projektet är kostnadsberäknat till 1 800 miljoner kronor.

Bolmenprojektet, dvs. AB Sydsvatten, skall leda vatten i en tunnel från Småland till Skåne med en arbetskraftsåtgång på ca 500 man och utföras till en kostnad på 600 miljoner kronor. Detta projekt utgör i sig självt en helt omöjlig regionalpolitisk tanke. Att i en sådan omfattning transportera vatten från ett s. k. icke expansivt område i landet till en planerad utbyggnadsregion i en annan del av landet för att den regionen skall klara sin vattenförsörjning är enligt min mening orimligt. Det har jag givit uttryck åt tidigare i samband med att det projektet diskuterades. I själva verket leder detta projekt när det blir utfört till att det i sig självt ställer krav på räntabilitet. Följden blir att om vattenavgifterna inte skall bli för höga, måste större vattenmängd förbrukas. Detta i sin tur leder lätt till att man vill ha en så stor befolkning som möjligt i det här området för att den vägen hålla nere vattenavgiften.

Nej, från regionalpolitisk synpunkt skall naturligtvis strävan vara att områden som har förutsättningar i form av mark, vatten och arbetskraft tillåts expandera och att de regioner som förbrukat sitt - om jag får kalla det så - grundkapital får dämpa utvecklingstakten. Det måste vara grunden för de regionalpolitiska strävandena.

Jag skulle kunna räkna upp ytterligare projekt som avses starta under tidsperioden 1974-1985 och som tillsammans med det projekt jag nyss nämnde har en sammanlagd investeringsram på närmare 5 miljarder kronor.

Det är uppenbart att det här kommer att betyda en efterfrågan på såväl material som mänsklig arbetskraft i en omfattning som måste få negativa verkningar för andra delar av landet.

Jag vill ställa några direkta frågor till företrädare för utskottet men också till departementschefen: Varifrån skall alla dessa människor tas som skall arbeta inom dessa projekt i sydvästra Skåne? Blir inte resultatet att man måste öka takten och öka omfattningen av folkomflyttningen i landet? Leder inte detta i sin tur till en medveten koncentration? Ni har ju ändå förklarat er vilja motverka koncentrationen.

Det här är väsentliga frågor som jag anhåller att få besvarade. De måste besvaras, därför att den våldsamma satsning som sker på sydvästra Skåne innebär att man frångår riksdagens beslut 1972 när det gäller regionalpolitiken. Det är ett svek mot alla de regioner i landet som lider brist på sysselsättning. Det är ju där som åtgärderna i första hand måste sättas in.

Därför är frågan om samhällets styrmedel av så grundläggande betydelse. Det skulle vara bra, om vi här i dag kunde få veta vilka medel regeringen har i beredskap för att förhindra en fortsatt koncentration till sydvästra Skåne. Finns det möjligheter att till andra delar av landet ge tillfredsställande förutsättningar när resurserna i så stor utsträckning som synes bli fallet ställs till förfogande för sydvästra Skåne? Vågar utskottet och, framför allt, vågar statsrådet, som har ansvaret för långsiktsplaneeringen inom trafikområdet, garantera att vi med denna jättesatsning av material och arbetskraft har reella resurser kvar att vidta helt nödvändiga åtgärder på vägar och broar i andra delar av landet? Sanningen är ju att vi under ett antal år utan denna satsning inte har kunnat vidta åtgärder på

vägar och broar i andra delar av landet i den utsträckning som varit önskvärd. Då är min fråga: Vågar statsrådet garantera att de möjligheterna finns kvar när man tar en så stor del av de reala resurserna i anspråk för dessa projekt?

Under senare år har industrisamhällets miljöproblem blivit alltmer uppenbara. Berättigade anspråk kommer att ställas på en anpassning av näringslivets utbyggnad till de krav som en aktiv miljöpolitik ställer. Nu ser det emellertid ut som om de som haft att handlägga frågan om de fasta förbindelserna över Öresund inte har låtit sig påverka av denna miljödebatt. För den som inte kan frigöra sig från tanken på en stor Örestad måste miljödebatten ha passerat tämligen spårlöst. Koncentrationens nackdelar har visat sig i Stockholm. Även Malmöborna torde redan ha kommit i kontakt med miljöproblemen. Det vore oansvarigt att inte dra lärdom av erfarenheterna.

Den högexploatering av naturresurserna som storstadsbyggandet kräver innebär att miljön i väsentliga avseenden blir konstlad. Följden blir att man i hög grad bortser från de ekologiska sammanhangen. Det blir luftföroreningar, vattenföroreningar, det blir olika slag av buller, det blir trafikproblem och andra trängseffekter. Områdena för friluftsliv och rekreation är begränsade och kommer att utnyttjas hårt och därigenom också att förslitas hårt. Förhållandet måste bli avsevärt sämre i ett Örestad med en motorväg mellan Malmö och Köpenhamn.

Två av årets nobelpristagare i fysiologi och medicin, Konrad Lorenz och Nikolaas Tinbergen, framhöll häromdagen på en presskonferens i Stockholm nödvändigheten av att koncentrationen till storstäderna stoppas. Deras drastiska slutsats var att det blir katastrof om så inte sker.

Brofästena och de betydande följdinvesteringar som bron framtvingar skulle ta mycket mark i anspråk. Man har hänvisat till att brofästena bara skulle uppta en storlek motsvarande två normaljordbruk, och man har sagt att det lilla kan vi tåla, eftersom vi har så mycket annan mark som skulle kunna tas i anspråk för jordbruksdrift. Med ett sådant resonemang bortser man dock enligt min mening medvetet från den mark som följdinvesteringarna kräver.

Markätgången blir givetvis ännu större om man inte lyckas förhindra att det framlagda regionplaneförslaget förverkligas. Högavkastande åkerjord skulle asfalteras. Med den situation som råder i världen är det enligt min uppfattning nödvändigt att Sverige så långt som är möjligt är självförsörjande med livsmedel. Därför finner vi det ytterst betänkligt att beröva jordbruket god åkerjord på det sätt som skulle bli följden i sydvästra Skåne.

Den krisartade situation som vi för närvarande upplever på energiområdet hänger direkt samman med att oljan kommit till användning i Mellanösternkonflikten. Men även om – som vi hoppas – denna konflikt kommer att lösas på ett sätt som alla parter kan godta, måste man utgå från att det under överskådlig framtid inte blir möjligt att tillgodose en efterfrågan på energi som växer i samma omfattning som hittills.

Det blir därför nödvändigt med ett medvetet energisparande. Alla samhällssektorer måste kunna komma i fråga när det gäller sparåtgärder. Det innebär i fråga om kommunikationsväsendet att de mera trafiksnåla

kollektiva trafikmedlen måste ges företräde i betydligt större omfattning än nu. Vi måste räkna med att bilismen inte kommer att utvecklas som hittills. Därmed vill jag inte bortse från att den kommer att fylla en betydelsefull uppgift också för de framtida kommunikationerna, särskilt för de glesare befolkade delarna av landet där underlaget för kollektiva trafikmedel är begränsat. Men det finns enligt vår mening – och det har herr Dahlgren utvecklat – bättre sätt att ordna kommunikationerna mellan Malmö och Köpenhamn än med en motorväg. Den föreslagna bron är avsedd för en snabbt växande ström av bilar. Om energibristen sätter stopp – mer eller mindre – för denna ström kommer kanske bron att stå där tämligen tom när den blir färdig.

Det finns också anledning att beakta den minskande energitillgångens verkningar för flygkommunikationerna. Starka skäl talar för att flygets expansion inte kan fortsätta som hittills. Generalsekreterare Knut Hammarskjöld i de reguljära flygbolagens internationella organisation, IATA, framhöll nyligen i en tidningsintervju att de korta flygtransporterna inom tjugo år kommer att tvingas ner på marken. Han påpekade vidare att förutsättningarna för chartertrafiken håller på att försvinna. Flygbranschen kommer att få en helt ny struktur, hävdade han.

Bl. a. mot bakgrunden av den utveckling som Hammarskjöld tecknade är det säkert klokt att fundera en gång till över behovet av ytterligare en storflygplats i Malmö–Köpenhamnsområdet. SAS-chefen Knut Hagrup framhöll häromdagen att Saltholmsprojektet åtminstone bör uppskjutas. Det förutsätter en fortsatt ökning av flygtrafiken. Om denna ökning uteblir kommer måhända nuvarande flygplatser i området att vara tillräckliga. Därmed bortfaller en av förutsättningarna för brobygget.

Fru talman! Jag ber att få instämma i det av herr Dahlgren ställda yrkandet.

Under detta anförande övertog fru andre vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Låt mig allra först instämma i vad som har sagts av herr Mellqvist och herr Lothigius om den utomordentligt fina presentation av utskottsmajoritetens betänkande som trafikutskottets ordförande gjorde. Det ger mig en något lättare uppgift, eftersom jag efter den utförliga presentationen inte egentligen behöver tynga mitt anförande med någon enda *siffersakuppgift*.

Låt mig i stället konstatera att det beslut som skall fattas här i dag i kammaren – förhoppningsvis – innebär det positiva och slutliga ställningstagandet till frågan om Öresundsförbindelserna. Det innebär att en slutsummering har kunnat ske av tjugo års utrednings- och förhandlingsarbete. Både på det politiska planet och på tjänstemanna- och expertnivå har under årens lopp mycket betydande och mycket krävande insatser gjorts för att nå en lösning på dessa för Sverige, för Danmark och för Norden så angelägna frågorna. Besvikelserna har varit många genom åren, men tron på riktigheten av projekten sådana de utkristalliserat sig under de senaste tio åren har gjort att man ständigt kommit tillbaka och

genom nya utrednings- och förhandlingsinsatser sökt brygga för en uppgörelse.

Vad som har känts som ett särskilt stöd för den svenska regeringen i dess strävanden har varit den mycket breda uppslutning man har kunnat notera för en lösning av Öresundsfrågorna – och då i stort sett i enlighet med den uppläggning som de nu träffade överenskommelserna med Danmark innebär. Det skall väl också sägas att stödet i många fall har tagit sig uttryck i en kritik för att den svenska regeringen inte har varit tillräckligt aktiv, inte tillräckligt villig att möta motparten och kanske t. o. m. inte haft en ärlig vilja att verkligen nå en uppgörelse. Denna kritik kan också i efterhand vändas till att ha varit något positivt.

Stödet har även gällt den inriktning som utrednings- och förhandlingsinsatserna haft. Det finns här anledning att erinra om att redan efter den första stora utredningen – den som utfördes av Öresundsdelegationerna mellan 1954 och 1962 – det snart lutade åt att en första vägförbindelse borde byggas mellan Köpenhamn och Malmö. Öresundsdelegationerna hade visserligen förordat en första vägförbindelse i Helsingör–Helsingborgsläget, men deras förslag utsattes vid remissbehandlingen för stark kritik. Underlaget för ställningstagandena bedömdes otillräckligt, och det stora flertalet av de remissinstanser som yttrade sig i lokaliseringsfrågan vände sig mot förslaget att lägga den fasta förbindelsen i det nordliga KM-läget.

För den följande utredningsetappen svarade som bekant de s. k. Öresundsgrupperna. Som resultat av sina överväganden förordade grupperna år 1967 i första hand en vägförbindelse i KM-läget. Grupperna hade också funnit att behovet av en järnvägsförbindelse stärkts och att det under vissa betingelser kunde tänkas att KM-förbindelsen i första hand borde kompletteras med en järnvägstunnel i HH-läget. Gruppernas förslag i fråga om lokaliseringen av den första fasta förbindelsen fick ett starkt stöd vid remissbehandlingen. Det var i viss mån spegelbilden till den kritik som Öresundsdelegationernas betänkande tidigare utsatts för.

Detta mönster har sedan återfunnits i de förhandlingskontakter som tid efter annan har förekommit mellan den svenska och den danska regeringen. Vid dessa överläggningar har under 1960-talets senare år frågan om vägförbindelsen hopkopplats med frågan om en ny flygplats på Saltholm. Man har samtidigt – inom ramen för en samlad bedömning av Öresundsfrågorna – från svensk sida varit beredd att diskutera ett tunnelprojekt i Helsingborg–Helsingör-läget. I bakgrunden har också sedan länge legat en uttalad dansk avsikt att bygga en bro över Stora Bält.

Det här trafikmönstret återfinns också i Nordiska rådets behandling av Öresundsproblemen, som herr Mellqvist och även herrar Gustafson i Göteborg och Lothigius nämnde. Under tjugo år har denna fråga stått på Nordiska rådets dagordning. Och det har varit en av de under åren verkligt stora frågorna. Tillkomsten av KM-förbindelsen har också där fått en mycket bred politisk uppbackning, och trycket på de svenska och danska regeringarna har varit betydande. År 1965 rekommenderades regeringarna på nytt att fatta principbeslut om en fast förbindelse i KM-läget. År 1968 rekommenderade Nordiska rådet oss att driva utredningsarbetet i fråga om en storflygplats på Saltholm och en

anslutande fast förbindelse mellan Danmark och Sverige parallellt och att påskynda arbetet så mycket som möjligt. År 1969 rekommenderades regeringarna att före en viss angiven tidpunkt samma år träffa behövliga beslut om en storflygplats och om den första fasta förbindelsen över Öresund. Och 1971 anbefalldes regeringarna på nytt bl. a. att snarast träffa avtal om anläggandet av den fasta förbindelsen mellan Köpenhamn och Malmö.

Det rådde ingen partisplittring på den svenska sidan 1971. Alla politiska partier i denna kammare skrev entydigt under, företrädna av ledamöter som herr Nilsson i Tvärålund, herr C.-H. Hermansson osv.

Nordiska rådet har sålunda markerat en mycket klar, över alla partigränser gående konsekvent och entydig inställning i Öresundsfrågorna. Självfallet är det inte så att Nordiska rådet står och faller med Öresundsfrågorna. Det är inte därför, fru talman, jag säger det här. Men låt oss vara överens om att det från det nordiska samarbetets synpunkt skulle vara mycket beklagligt – det förs man säga – om KM-förbindelsen i förening med Saltholm, liksom HH-tunneln nu inte skulle komma till stånd.

Låt oss också konstatera att den svenska tidningspressen – oberoende av partifärg – självfallet har utövat en effektiv bevakning av Öresundsfrågorna. Man har noggrant följt med de olika turerna i förhandlings- och utredningsarbetet, och besvikelserna – när det inte lett till något och när man har märkt att det har blivit stagnation i förhandlingarna – har klart markerats och ofta kommit till uttryck i förebråelse mot de svenska och danska regeringarna – och mest mot den svenska. Ur mångfalden av pressklipp kan man som exempel ta en ledare från centerns huvudorgan Skånska Dagbladet, som år 1969 – det var tiden för den förra stora förhandlingsomgången, när vi var mycket nära att klara en uppgörelse – skrev så här:

”Det är, som framhållits i många instanser ... – ett vitalt önskemål att man äntligen går från utrednings- och debattstadiet till aktivt handlande. På båda sidor om Öresund föreligger nu sådana lokaliserings- och planeringsproblem att framtidens Öresundsregion riskerar att bli felorienterad, om inte de frågor som närmast påkallat det intensifierade samarbetet, brofrågan och storflygplatsen, bringas till beslut.”

Ledaren talade vidare om att behandlingen av Öresundsfrågorna tenderade att utvecklas till ”en parodi på valhänt handläggning av väsentliga frågor”.

Självfallet kan man ändra uppfattning – jag ger vem som helst rätt att ändra uppfattning från i går till i dag – men det får ju vara någon konsekvens även när man gör detta. Den ändrade uppfattningen måste ändå ses i perspektivet av vad det är för fråga man ändrar sig i och vad det är för långvarigt arbete som ligger bakom den förändring man själv finner nödvändig.

Mot bakgrund av den breda opinion som under så lång tid kommit till uttryck på olika sätt var det med mycket stor tillfredsställelse som den svenska regeringen – efter en sista, mycket krävande utrednings- och förhandlingsomgång – i juni i år preliminärt kunde underteckna två regeringsöverenskommelser, den ena om fasta förbindelser över Öresund

och den andra om flyg- och bullerproblem med anledning av en dansk flygplats på Saltholm.

Jag skall som sagt inte här gå närmare in på innehållet i regeringsöverenskommelserna. Det har redan tidigare i debatten på ett utomordentligt sätt berörts av utskottsmajoritetens talesmän med trafikutskottets ordförande i spetsen. Överenskommelsen om de fasta förbindelserna innehåller bestämmelser om KM-ledens sträckning och utformning och dess samordning med Saltholms flygplats, om tiden för dess färdigställande, om arrangemang och åtgärder för att prioritera kollektivtrafiken, om planering, byggande och drift, om formerna för dansk medverkan och om dansk insyn i projektet, om principerna för avgiftssättningen — som särskilt skall gynna den kollektiva trafiken —, om formerna för Danmarks inträde som delägare etc. Jag bara tar rubrikerna.

Särskild uppmärksamhet har vi under överläggningarna ägnat frågan om en järnvägstunnel i Helsingör--Helsingborg-läget. Det har motiverats av kapacitetsproblem på leden och av angelägenheten att ge även dessa delar av regionen klara förutsättningar i fråga om den fortsatta samhällsplaneringen. Överenskommelsen innebär i detta fall att Sverige och Danmark gemensamt bygger en järnvägstunnel mellan de centrala delarna av Helsingör och Helsingborg. Tunneln skall enligt överenskommelsen påbörjas så snart som möjligt och bygget 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, står det i propositionen, skall vara att HH-tunneln färdigställs omkring 1985. Bakom denna uppgörelse ligger det förhållandet att man i KM-läget arbetar med två inbördes hopkopplade projekt — KM-leden och Saltholm. KM-leden måste med nödvändighet vara klar vid samma tidpunkt som den nya storflygplatsen, eftersom den skall stå för anslutningen till såväl den danska som den svenska sidan. I det ligger en hård tidsmässig lösning, som måste klaras. En annan sak är att man från både svensk och dansk sida självfallet är angelägen att få HH-tunneln klar så fort som möjligt. Man kommer från svenska regeringens sida också att ta till vara alla möjligheter att forcera de ifrågavarande utrednings-, projekterings- och byggnadsarbetena. Jag vill, fru talman, här ta tillfället i akt att uttala min tillfredsställelse över den behandling som HH-frågan fått av trafikutskottets majoritet.

Jag skall ännu en gång -- som jag gjort i propositionen -- sammanfatta de stora trafikpolitiska fördelar som ligger i den samlade lösning som de svenska och danska regeringarna kunnat nå.

Vi får en KM-led som närmare binder samman den svenska och den danska sidan av Öresundsregionen. Vi får en ny dansk storflygplats på Saltholm som bättre än den nuvarande på Kastrup kan klara de skandinaviska ländernas internationella flygtrafiksavveckling. KM-leden kan samordnas med anläggandet av flygplatsen, vilket innebär anläggningstekniska fördelar och samtidigt möjliggör en samordnad lösning för den genomgående Öresundstrafiken och lufthamnstrafiken. I nära anslutning till KM-leden får vi en järnvägsled mellan Helsingborg och Helsingör. Den är ägnad att vidmakthålla och stärka järnvägens konkurrenskraft.

Låt mig i anslutning till de senaste dagarnas diskussioner om Saltholms

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

flygplats säga att denna enligt min mening *måste* komma till stånd, om man på en gång skall klara flygtrafik- och flygbullerproblemen. Redan i dagens läge är Kastrup helt otillräckligt. Samtidigt innebär flygplatsen mycket allvarliga miljöproblem för befolkningen i berörda delar av Köpenhamn. I likhet med min danske regeringskollega Jens Kampmann känner jag mig därför *helt* övertygad om att det saknas möjligheter att ändra på det beslut som det danska folketinget redan fattat om Saltholms anläggande.

Jag skall härefter övergå till att behandla vissa frågor som kommit upp i samband med Öresundsdebatten, och jag skall göra det med beaktande av de synpunkter som centerpartiet och vänsterpartiet kommunisterna anfört i sina reservationer. Jag vill notera att centerpartiet – med den mängd av uppfattningar som kännetecknar detta parti och dess program – kunnat göra gemensam sak med kommunisterna, när det gällt att stoppa de samnordiska projekt det här är fråga om. Det är svårt att tänka sig något tidigare tillfälle, där två partier så genuint fallit i varandras armar som centern och kommunisterna här gjort. Prestationen blir inte mindre imponerande när man vet att nästan inte ett enda av de argument de enas om har något med verkligheten att göra.

Ser vi på centerpartiet så kan det konstateras att dess mycket starka negativa engagemang i frågan kom till synes ungefär vid den tid när avtalstexterna började bli klara och det alltså stod klart att de svenska och danska regeringarna kommit ur den handlingsförklaring som man tidigare anklagat dem för. Agrara intressen i Skåne började göra sig hörda i Skånebygderna. Man kände sin åkerjord hotad av projektet. Tidningen Land, som en del av oss får vare sig vi vill eller inte, började som naturligt språkrör för dessa intressen sin kampanj mot regeringsöverenskommelserna – med en för varje nummer ökad aggressivitet. De agrara intressena kopplades mycket skickligt ihop med miljöintressena, och centerpartiet tillsammans med kommunisterna – trädde i valrörelsen gemensamt fram som banerförare i kampen mot KM och följaktligen också mot hela uppgörelsen.

Vad är det nu för argument som man kommer med? Jo, i centerpartiets reservation återfinns desamma som man upplevt under det gångna halvåret och som upprepats utan hänsynstagande till den information som lämnats. Det är hotet mot åkerjorden. Det är riskerna för miljön, för en ensidig inriktning av befolknings- och näringslivs-expansionen i västra och södra Skåne och framför allt Malmöregionen, för ett undanträngande av andra angelägna väg- och järnvägsinvesteringar osv.

Det bör här en gång för alla slås fast att oberoende av om KM-förbindelsen kommer till stånd eller inte så måste ju den betydande trafiktillväxten inom regionen klaras av på något sätt. Trafiktillväxten i sig är ju inte något som vi skall beklaga, eller hur? Den är ju uttryck för en ökad ekonomisk aktivitet och för intensivare förbindelser mellan länder och folk. Själland och Skåne med sina lägen, med sin bebyggelse och med sitt utvecklade näringsliv måste av naturliga skäl ha en intensiv trafik inbördes och en betydande genomgångstrafik. Är det det man är ute efter?

Genom KM-förbindelsen - i förening med HH-tunneln - har kapacitetsfrågan på sikt lösts. Alternativet skulle vara - som herr Lothigius sade tidigare i debatten - en mycket betydande tillväxt av färjetrafiken. Detta skulle föranleda stora investeringar i nya färjelägen, terminaler och färjor. Därmed skulle följa kända olägenheter och risker för sjöfarten till följd av en växande, över sundet tvärgående trafik. Det skulle också bli fråga om stora ingrepp i bebyggelse och miljö i anslutning till den successiva utbyggnaden av hamn- och trafikaneläggningar på båda sidor om sundet. Krav på anslutningsleder med tillräcklig kapacitet blir det ju också om färjetrafiken skall fortsätta.

Frågan om KM-förbindelsens miljöhot är alltså fel ställd. En annan sak är att den trafik tillväxt som under alla förhållanden kommer till stånd -- och dess följdverkningar -- givetvis måste följas med stor uppmärksamhet. Detta för att man i god tid - med utnyttjande av de planerings- och styrinstrument som står till förfogande -- skall kunna länka in utvecklingen i banor som är förenliga med de regionalpolitiska och miljömässiga värderingar som jag hoppas vi gemensamt har.

I fråga om hotet mot åkerjorden vill jag konstatera att centerns kamp härvidlag påminner om Don Quijotes kamp med väderkvarnsvingarna. Man talar om asfaltering av Skånes jordar, när det i själva verket rör sig om mycket begränsade resursanspråk, som är helt ointressanta i jämförelse med de arealer som jordbrukarna där nere -- ofta frivilligt och, tors jag säga, till gott pris -- säljer för annan exploatering.

Det är som sagt inte fråga om några större arealer som KM-leden tar i anspråk. Själva tillfartsvägen för KM-leden från Trelleborgsvägen (väg E 6) tar inte, som här har sagts tidigare, större areal i anspråk än ett normaljordbruk, ca 40 hektar. Därjämte måste Yttre Ringvägen i Malmö -- vilken avses byggas oavsett KM-ledens tillkomst - tidigare läggas så att den kan vara färdig i anslutning till den tidpunkt då KM-leden öppnas för trafik. Låt oss totalt här inom området för Sydvästra Skånes kommunalförbund uppskatta de av KM-leden betingade markanspråken till ett par tre normaljordbruk. Inom parentes sagt finns det i Malmöhus län ca 10 000 jordbruk. Talet om asfaltering av Skåne är därför förvisso mycket grovt överdrivet. Hur kan politiska partier, som gör anspråk på att bli tagna på allvar, medvetet felinformera människorna på detta sätt?

Oron för en ökad koncentration till Malmöregionen kommer också ständigt fram.

Jag vill understryka att oavsett tillkomsten av KM-förbindelsen finns givetvis all anledning att ha uppmärksamheten riktad på de problem som ligger i en bristande balans i befolknings- och näringslivsutvecklingen mellan Skånes västra och östra delar. Inför tillkomsten av KM-förbindelsen - och den trafik tillväxt som betingar och sammanhänger med denna - kommer givetvis att ställas särskilda krav på en framsynt samhällsplanering och på tillräckligt kraftfulla medel för genomförandet av de intentioner som kommer till uttryck i en sådan planering. Herr Lothigius har nyss från denna talarstol lämnat en lång förteckning över alla organ, institutioner och allt vad det är som kan arbeta med det här, och det skulle bara tynga kammaren om jag upprepade det. Genomförandet får i första hand ske i anslutning till den regionala utvecklingsplaneringen och

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

den fysiska planeringen samt med användande av de instrument som i detta sammanhang står till förfogande. Vid behov kan givetvis en skärpning av styrinstrumenten övervägas.

Jag vill betona att en sådan styrning är angelägen för att man verkligen på ett balanserat sätt skall kunna låta hela Skåne och även angränsande län få del av de möjligheter som ligger i en närmare integration av Öresundsregionen.

Här har alltså de politiska beslutsfattarna i Skåneregionen själva möjlighet att direkt påverka den fortsatta samhällsutvecklingen. Vad som skiljer centerpartiet från övriga, till överenskommelserna positiva partier måste uppenbarligen vara att man inom centerpartiet inte har förtroende för de egna lokala företrädarnas vilja och förmåga att tillräckligt energiskt verka för en balanserad utveckling. För egen del har jag fullt förtroende för vad de socialdemokratiska förtroendemännen vill och kan åstadkomma härvidlag, och jag utgår från att folkpartiet och moderaterna har samma förtroende för sina lokala företrädare. Centerns hållning måste bero på en bristande tro på de egna lokala och regionala företrädarnas möjlighet att handskas med frågan. Vilket underkännande, herr Fälldin, av de valda förtroendemännen innebär inte detta indirekt!

Och så har vi det gamla, tydligen outslitliga argumentet att KM tränger undan andra väg- och järnvägsinvesteringar i vårt land. Herr Lothigius och andra har redan tagit upp detta - jag förutsätter att de gjort det mest till protokollet, för säkerhets skull. Jag gör detsamma. Jag skall inte förlänga diskussionen, i vetskap om att de som inte vill begripa vad som sägs i sakfrågor efter ett halvt års resonering är oemottagliga för argument. Men till protokollet: Kostnaderna för bron - såväl drift- som kapitaltjänstkostnaderna - kommer att betalas av dem som använder sig av bron. För brobyggets räkning tas upp internationella län, som sedan amorteras med broavgifter. Det är alltså ingen skillnad mot dagsläget. I dag betalar vi när vi reser med färjorna över Öresund.

Fru talman! Läsningen av centerpartiets reservation ger en olustig eftersmak. Där vädrar man sina agrart färgade miljöintressen. Man är negativ till utveckling. Man oroar sig för ett alltför starkt tryck på Malmöregionen, men man är i själva verket emot en allmän stimulans och näringslivsutveckling i Skåne som helhet och i angränsande län. Vad annat kan det ligga i herr Fälldins fråga till mig: Hus skall man skaffa folk till alla dessa investeringar? Gör ytterligare en resa till Skåne herr Fälldin! Gå till arbetsförmedlingen och tala om vad som kan bli verklighet, om vi beslutar i enlighet med propositionen. Då skaffar vi först och främst jobb åt 1 000 arbetslösa, och sedan åstadkommer vi också en stimulans på andra håll. Är inte det ett vällovligt syfte, herr Fälldin, att man tar hand om de arbetslösa? Herr Fälldin har inte ens kännedom om arbetskraftssituationen i Skåne.

Man säger att man känner starkt för järnvägen. Det är bra det, med hänsyn till de mera långväga godstransporter som den tillgodoser. Och här far man ju också III-tunneln. Men den närtrafik på godssidan som Skåneregionen och närmast angränsande områden behöver och som inte lika naturligt går på järnväg, den känner man ingenting för. Man säger sig värna om miljön, men man är helt oberörd av de stora miljöproblem som

naborna på andra sidan sundet har. Är inte det fantastiskt, ärade kammarledamöter? Jag tänker här på de störningar som det befolknings-täta Amager med sina 200 000 människor upplever och som man kommer ifrån med det svensk-danska avtalspaketet. Har man inget hjärta för dessa människor i centerns riksdagsgrupp och i partiet?

Visserligen säger man i centerpartiet att man inte motsätter sig Saltholm, men det är ju närmast ett cyniskt konstaterande eftersom KM och Saltholm så intimt hänger ihop. Min kollega minister Kampmann har i olika sammanhang genom åren sagt till mig: Utan KM blir det inget Saltholm. Det är alldeles riktigt. Bakom centerns reservation ligger en allmän olust mot integration av Öresundsregionen, mot integration av danskt och svenskt. Slutintrycket blir isolationism och ett noggrant bevakande av egna särintressen. Centerpartiets i olika sammanhang deklarerade starka miljöintressen har i detta fall i konfrontation med verkligheten fått stanna vid vattenlinjen i Öresund. Där har vi intresset för miljön!

Till slut några ord om vpk:s reservation. Det är inte så mycket att säga om den, eftersom centerpartiet och vpk i så långa stycken är på samma linje. Givetvis lyser de agrara intressena inte igenom på samma sätt hos Jörn Svensson, även om han fick med några danska storjordbrukare i sin kaskad av ord. Men i övrigt kan vad jag tidigare anfört även gälla vpk. Sedan har förstås vpk sin vanliga terminologi. Regeringsöverenskommelsen sägs gynna byggmonopol. Vi kan ju i stället säga att överenskommelsen gynnar de tusentals människor som under den långa byggnadstiden får sin utkomst av arbetena. Ställ de båda sakerna mot varandra! Man talar vidare om att åkeriägarna gynnas. Vi kan ju i stället säga att godsnärtrafiken gynnas, till stimulans för Skåne-regionen som helhet och angränsande län. Man talar om privatbilisten så att det låter som "privatkapitalisten", och det kanske är meningen. Man efterlyser kollektivtrafiken, trots att ungefär 50 procent av trafiken på KM-leden förutsätts bli just kollektivtrafik. Man ondgör sig över utsikten av en ytterligare integration av Öresundsregionen. "Att funktionellt och planeringspolitiskt integrera ett svenskt storstadsområde med ett annat beläget inom EEC har betänkliga aspekter", sägs det i vpk:s reservation. Längre går alltså inte vpk:s nordism. Danmark är inte tillräckligt politiskt rent för att vi genom en vägförbindelse skall underlätta trafiken mellan Skåne och Själland. Delar herr Fälldin den uppfattningen? Ifär möter vi ett annat slags isolationism än centerpartiets. Men den är inte mindre olustig.

Låt mig nu i första omgången stanna vid detta. Jag vill till sist uttrycka min och regeringens stora tillfredsställelse med att regeringsöverenskommelserna nu – trots att vi antagligen inte går till votering förrän mycket sent i kväll – synes vara i hamn på svensk sida. Får vi också ett danskt godkännande – och det räknar jag självfallet med – så har vi fått förutsättningarna för att med all kraft sätta i gång och genomföra de stora projekten och också för att intensifiera och rikta in samhällsplaneringen så att vi på ett för befolkningen, näringslivet och för jordbruks- och miljöintressena positivt sätt kan ta till vara de stora fördelar som ligger i regeringsöverenskommelserna, både på den svenska och på den danska sidan av Öresund.

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Låt mig till sist bara, fru talman, ta ett par minuter i anspråk för repliker.

Danskarna står inför utomordentligt dyra investeringar, sade herr Dahlgren. Ja. Men låt mig rätt ut i luften säga: Vad har den svenska riksdagen för möjlighet och rättighet att ha en uppfattning om vad man kommer att göra och icke göra i Danmark? Skall den svenska riksdagen på något vis tala om för danskarna att de inte har råd med sina investeringar?

Herr Dahlgren sade vidare att moderater och folkpartister här ger regeringen en in blanco-fullmakt, trots att de i alla andra sammanhang tycker så illa om samma regering. Kontentan måste bli att centern tycker illa om regeringens åtgärder i vanliga fall, och därför måste man också göra det i denna fråga. Är det sä?

Jag skall i en senare replik komma tillbaka till diskussionen om miljöfrågorna i största allmänhet. Jörn Svensson i Malmö sade ungefär – något rätt citerat – att myndigheterna ger en glättad bild av hur vårt samhälle kommer att se ut i framtiden. Där finns enligt Jörn Svensson bara bilden av en ständigt ljusnande framtid, dit vi bärs i 90 km hastighet. Är det inte ändå att anstränga kammaren litet i överkant? Vad är det för myndigheter herr Svensson talar om? Exemplifiera dem! Jörn Svensson tillhör genom sin privata gärning – och jag blandar mig inte i den – själv myndigheterna, om han inte slutat i dag på morgonen. Vilka myndigheter är det Jörn Svensson talar om? Vilka organ är det? Kan vi inte till kammarens protokoll få anteckna de organ och myndigheter som Jörn Svensson talar om, som har en glättad bild av utvecklingen.

Jörn Svensson ansåg att här skulle ske något fruktansvärt. Han visade på intern-TV-skärmen en prognos för utvecklingen av den genomgående biltrafiken Malmö–Köpenhamn. Ta det försiktigt när det gäller att skaffa in argumenten, herr Svensson! Det kan hända att det smyger sig in ett och annat felaktigt sådant! Nu råkade herr Svensson just visa upp det som var absolut fel -- han kanske hade riktigare argument i sin portfölj. Han sade att år 2000 skulle antalet bilar uppgå till sammanlagt 17 miljoner. Herr Svensson har läst för fort. Det är 17 miljoner människor som skall färdas och det gäller 8 miljoner bilar! Det är oerhört viktigt att vi i en sådan här debatt håller oss åtminstone under hundra procents fel när vi diskuterar.

Sedan vill jag, fru talman, inte ens kommentera herr Jörn Svenssons resonemang med fientliga tongångar mot andra länders befolkning. Det är skrämmande att höra att man fortfarande i den svenska riksdagen kan stå och säga att vi skall stänga våra gränser för andra länders människor. Jag trodde aldrig att det skulle kunna komma ens från Jörn Svensson. Tänk att hänsynslöst kunna stå och kasta ur sig beskyllningar mot andra länders människor att de skulle kunna ha ett intresse av att resa till Sverige! Jag förväntar mig faktiskt att herr Magnusson i Kristinehamn – som inom parentes sagt i motsats till Jörn Svensson kan diskutera sådana här frågor sakligt eftersom han sitter i trafikutskottet – för partiets skull och för kammarens anseendes skull under dagens lopp tar tillbaka detta yttrande.

Låt mig slutligen ta upp en fråga som herr Fälldin ställde på slutet.

Han frågade om statsrådet vågade garantera att det finns resurser för att bygga vägar och broar i andra delar av landet i framtiden om vi nu bygger Öresundsbron. Ja, herr Fälldin, det vågar jag. Herr Fälldin och hans parti vågar inte ens garantera att livet skall fungera i sydvästra Skåne om vi bygger den här förbindelsen. Det är kanske, och det vill jag säga till slut, fru talman, den väsentliga skillnaden mellan socialdemokratin och centern.

Herr SVENSSON i Malmö (vpk) kort genmäle:

Fru talman! Det intressanta med prognossiffrorna är inte huruvida vi tror på dem eller inte. Det är fullkomligt ointressant. Jag tog fram ett exempel på hur man gör prognoser, ett exempel på prognosmetodik som tar ett språng just när man behöver bevisa att bron är nödvändig. Det var det poängen gällde. Det övriga är helt ointressant.

Vilka myndigheter vänder sig kritikerna till? Jo, de vänder sig bl. a. till den kommunikationsminister som har sagt att bilen har kommit för att stanna, det är bilarna vi måste bygga för.

Centerpartiet beskylls för att falla i vänsterpartiet kommunisternas armar. Ja, är det bättre eller sämre, herr Norling, än när kommunikationsministern faller i herr Lothigius' armar? Jag kan inte inse att den politiska alliansen är så särdeles mycket smakligare för ett arbetarparti.

Sedan försöker herr Norling med sina rufflarmetoder att skapa det intrycket att de som kritiserar bron är dumma och saknar verklighets- sinne. Över en tredjedel av kammarens ledamöter är alltså dumma och vi saknar verklighetssinne. Det är inget sinne för verkligheten att säga att bron måste prioriteras ner eller att förslaget skall avslås och att det är angelägnare att bygga daghem. Är det brist på verklighetssinne att kräva att man skall dämpa bilismen och i stället leva upp till det som herr Norling själv har proklamerat som järnvägens tidsålder? Har det ingenting med verkligheten att skaffa eller är det en dumhet att påpeka att Skåne är den högst exploaterade regionen i landet och att den inte tål särdeles mycket mera — i all synnerhet inte flera stugägare från Hamburgregionen eller Köpenhamnsområdet? Däremot tål den betydligt mer rörligt friluftsliv och *de* internationella kontakterna har vi ingenting emot.

Det är ni som inte har med verkligheten att skaffa när ni tror att denna jättelika ansvällning av och stimulans åt bilismen, som ni vill åstadkomma, skall tas emot på den svenska sidan utan några andra styrinstrument än fromma förhoppningar och fromma ord i trafik- utskottets betänkande och i propositionen.

Herr FÄLLDIN (c) kort genmäle:

Fru talman! Jag skall lämna statsrådets indignation därhän. Jag har väldigt svårt att förstå den indignation som vände sig mot mig personligen och mot centerpartiet när statsrådet ändå avslutar med att uttrycka sin tillfredsställelse över att frågan skulle vara i hamn. Att då ägna så mycket tid åt beskyllningar av personlig natur är svärbegripligt.

Men vad som är grundläggande, och som uppenbarligen gör att vi har svårt att resonera med varann i den här frågan, är att vi inte är överens om att bron kommer att fungera som ett instrument för koncentration av

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

bebyggelse, näringsliv och befolkning till sydvästra Skåne. Det är där problemet ligger. Försök inte med några nummer om att inte vi skulle vara anhängare av nordiskt samarbete. Vi har aldrig motsatt oss den fasta förbindelsen, vi framhåller betydelsen av HH-tunneln. Vi tycker att det är dålig politik att dra all den landsvägstrafik som i dag går på HH-leden ner till Malmö—Köpenhamn, vilket blir följden av ert förslag.

Inte kan man gärna hävda att Saltholm kräver bilförbindelser. Saltholm kräver en spårbunden persontrafik från Köpenhamn. Det är dessa utgångspunkter vi har haft.

Nu ställer också statsrådet upp och säger att det bara är ett par tre jordbruk som går åt. Det är riktigt under förutsättning att statsrådet förnekar sambandet mellan detta motorvägsprojekt och den koncentration som blir följden. Men accepterar man den finns kravet på ytterligare mark det kommer som ett brev på posten.

Är vi emot stimulans? Ja, vi säger uppriktigt att vi är emot att man speciellt stimulerar detta område som är nog koncentrerat som det är. Det gav Skånecentern - som jag skulle ha dålig kontakt med - uttryck för i landstinget redan 1968 när man motionerade om att begränsa expansionen.

Jag tycker allvarligt talat att statsrådet inte skall känna så stort ansvar för hur det går för mig och för våra lokala politiker där nere. Skåneriksdagsmännen från vårt parti motionerade i början av januari och själv tog jag upp frågan i valrörelsen. Ingen av oss har erfarit att vi farit illa av den uppfattning vi har i denna fråga när det gäller människors reaktion.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Fru talman! Statsrådet Norling får dålig eftersmak i munnen när han läser centerpartiets reservation. Det är kanske naturligt - det får säkert alla som är anhängare av koncentrationspolitik. Det var liksom avsikten med reservationen.

Statsrådet Norling tycker att in blanco-fullmakten, som jag har påstått att man ger till regeringen, är ett drastiskt tilltaget uttryck. Han utgår från att jag uttryckt mig så därför att centerpartiet i andra fall tycker illa om regeringens politik och då måste man göra det här också. Det är alldeles korrekt uppfattat. Centerpartiet tycker ibland illa om regeringspolitiken i många avseenden och inte minst i den här frågan. Många väljare har också här samma uppfattning som vi.

Departementschefen visar sig totalt oförmögen att föra en vettig diskussion i den helt nya situation som vi befinner oss i, där det är fråga om hur man skall kunna hushålla med knappa resurser. Finns det verkligen ett agrart intresse i den här frågan som inte sammanfaller med samhällets? Det är en direkt fråga till statsrådet. Jag tycker nog att statsrådets yttrande mera tydde på att han inte har fattat ett dugg av exempelvis den försörjningssituation eller den energisituation som vi har i världen. I det fallet hänvisar jag statsrådet till vad hans egen regeringschef sade förra fredagen.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag har ingenting emot att herr Fällidin och centerriksdagsmän i Skåne har sin egen uppfattning i den här frågan. Vad jag sade var bara att det är tråkigt att partiet som helhet inte har en konsekvent linje. Jag refererade i mitt första inlägg till att bara för två år sedan var centerpartiet i Nordiska rådet helt på det klara med sin inställning. Men jag sade också att visst har man rätt att ändra sig. Min kritik hade den innebörden att om en Jan-Ivan Nilsson, en Eric Carlsson i Vikmanshyttan, en Per Olof Sundman och andra i Nordiska rådet för bara halvtannat eller två år sedan har denna uppfattning är det möjligt att andra än herr Fällidin kan tycka det är litet märkligt att man ger sin nya uppfattning till känna i samma ögonblick i stort sett som två regeringsöverenskommelser ligger klara. Det var det enda jag menade. Jag tyckte alltså att det var underligt att detta efter 20 års arbete råkade komma så precis i tiden. Men det är möjligt att det skall vara så för centern, och då skall jag inte kritisera det.

Finns det ett agrart intresse som inte är samhällsekonomiskt, frågade herr Dahlgren. Här får vi skilja på frågorna. Den fråga vi nu diskuterar gäller KM-leden och den jord som skall tas ifrån de skånska jordbrukarna för att bygga vägförbindelserna till bron. Där har jag sagt, och jag upprepar det, att det är agrara intressen som styr centerns agerande i den delen. Även om det är mycket små agrara intressen räknat i meter jord är det i alla fall på det sättet.

Herr Svensson i Malmö påstod att enligt min uppfattning var en tredjedel av kammarens ledamöter dumma och saknade verklighetssinne. Han säger att det är ju en oerhört hård beskyllning. I nästa andetag säger han emellertid att det är vi andra som är dumma. Vi kanske kan förena oss i den ståndpunkten att vi, för att ta det litet försiktigt, inte är hyperintelligenta allihop i kammaren – det är den minsta gemensamma nämnare som jag kan hitta.

Får jag, fru talman, tala ett par minuter om miljöfrågorna. De har en vidare aspekt, som kanske accentueras alldeles speciellt i den här frågan. Den debatt som under den senaste tiden förts har haft vissa drag som gör att jag gärna efter dessa inlägg vill kort göra några reflexioner och kommentarer.

Jag och säkert många med mig börjar bli oroliga för det sätt på vilket den för hela vårt samhälle så oerhört viktiga miljöpolitiska debatten håller på att utveckla sig. Enligt min mening är det centerpartiet och kommunisterna som med ett för vårt allmänna tänkande helt främmande sätt att agera söker leda miljödebatten och opinionsbildningen, och därför måste detta påtalas.

Det finns få ting i vår samhällsdebatt, fru talman, som nu och för framtiden blir av så avgörande betydelse som den debatt vi kommer att föra och de beslut vi samfällt kommer att fatta i miljöfrågorna. Men om vi skall lyckas med den svåra uppgiften måste vi arbeta seriöst när det gäller både debatten och beslutsfattandet.

Jag vill, fru talman, göra gällande att de två partier som har reserverat sig i broderlig förening är i färd med att – troligen själva ovetande om det – på sikt kanske allvarligt skada miljöintressena och miljödebatten. Man

Nr 156

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

är av orsaker som jag inte känner till i färd med att helt och hållet bortse från vad som måste vara kännetecknande för ett demokratiskt samhälle, nämligen respekten för majoritetsbeslut och respekten för den representativa demokratin.

I debatten om Öresundsförbindelserna är det vid det här laget belagt att centerns och kommunisternas tidningar i sina kampanjer har undanhållit viktiga fakta för allmänheten. Det räcker med att nämna det ideligen upprepade felaktiga påståendet om att bron skall betalas med svenska pengar eller propagandan om att Sveriges bästa åkerjord skall läggas under asfalt.

Det delas ut flygblad. Utanför riksdagshuset har det i dag delats ut flygblad, på vilket det står centern och där man säger i texten: "Miljöargumenten mot bilbron är starka och obestridliga men den demokratiska sidan är minst lika viktig! Ett beslut nu om en bilbro kommer ytterligare att allvarligt försämra folkets tilltro till politikerna."

Jag stannar till där. Jag skall inte förlänga debatten ytterligare med detta utan bara konstatera att om man fortsättningsvis arbetar på det här viset, så kommer man naturligtvis inte bara inom centern och bland kommunisterna utan inom alla politiska partier att få kolossala bekymmer med de oerhört stora miljöfrågor som vi har att lösa i framtiden vare sig vi vill eller inte.

Jag vill gärna, fru talman, sluta med att säga att jag under de senaste månaderna, efter herr Fälldins tal i Skåne under valrörelsen, tagit emot hundratals och åter hundratals skrivelser, ställda till mig personligen på departementet, telefonsamtal i hundratals och uppvaktningar i denna fråga så många jag har hunnit med. Vad är det då man har velat? Jo, man har i de flesta fall velat uttala sin avsky för att jag och regeringen är beredda att lägga ett förslag i riksdagen som innebär att Sveriges folk skall betala en bilbro över Öresund och att man skall asfaltera den skånska åkerjorden. Det är för de två sakerna som man har kommit till mig. Man har rest långa vägar, skrivit och ringt, och det har varit de två tingen som funnits med i paketet, kappsäcken och portföljen. Är detta riktigt? Är det riktigt handlat mot människorna i vårt samhälle som vill så mycket och som på grund av sitt engagemang reser från övre Norrland till Stockholm för att protestera mot att vi skall bygga en bro för de pengar som man vill använda för den egna vägen där uppe i Norrland? Är det riktigt, herr Fälldin, att medvetet föra ut en felaktig propaganda i tidning efter tidning vecka ut och vecka in för att åstadkomma en sådan stämning? Är herr Fälldin beredd att i dag ta avstånd från detta sätt att föra debatten, så har denna debatt här i kammaren varit till någon nytta. Är det riktigt att folk skall resa långa vägar eller skriva brev till mig eller till riksdagsledamöter? Vi har allihop fått den ena skrivelsen längre än den andra, där vi kunnat läsa påståenden om att den bördiga skånska åkerjorden skall asfalteras. Är det riktigt, när vi i dag är klara över vad det är fråga om för arealer? Skall vi inte i stället hjälpas åt i förening över partigränserna för att lösa de oändliga miljöpolitiska problem som ligger framför oss i svenska samhället och åtminstone hålla oss till sanningen när vi diskuterar? Sedan må vi ha skilda uppfattningar om vägen att lösa frågorna. Men det grundläggande materialet måste vi väl ändå försöka bli överens om.

Centern och kommunisterna har alltså lyckats att med sin propaganda sätta i gång en lavin som, om den hade kommit till uttryck i ett land med något osäkrare förhållanden än hos oss, skulle ha kunnat ta mycket allvarliga vändningar.

Fru talman! Nog om detta. Låt mig sluta med en liten historia, som på sitt sätt ändå hör ihop med den stora miljödebatten. Den är dessutom rolig. Jag har i min hand fått en tidning som heter LUFSS, utgiven av Lunds fältbiologers studentförening, därav namnet. Den skriver i sitt senaste nummer apropå den nya vägen mellan Kiruna och Narvik: Bron får icke byggas. Ett av huvudskälen är att man kan störa de djur som ligger och vilar sig, sover och har det bra i den norrländska lappmarken. Dem värnar man om.

Fru talman! Vägen skall enligt projekteringen byggas jämsides med Riksgränsbanan. Denna byggdes 1903. Sedan dess har det under 70 år dagligen gått 40 fullastade malmtåg förbi. De djur som inte har vaknat på 70 år bör få sova.

Herr FÄLLDIN (c) kort genmäle:

Fru talman! Först statsrådets bekymmer om centern och Nordiska rådet. Statsrådet har själv i en lång katalog talat om att Nordiska rådet haft att ta ställning till fasta förbindelser över Öresund. Vi är för en fast förbindelse – järnvägsförbindelsen.

Det agrara intresset! Det dunkelt sagda är det dunkelt tänkta. Vad menar statsrådet med detta? Menar statsrådet att det skulle vara ett intresse för de skånska bönderna att få fram mera pengar. I så fall skulle de vara mycket positivt inställda till en fortsatt expansion, för då skulle de få sälja mycket och få höga priser. När de nu är mot expansionen och vill stoppa den, borde det vara svårt att hävda, att det skulle vara något ekonomiskt intresse från skånska bönder. Nej, intresset här ligger i insikten om behovet av att klara livsmedlen för framtiden.

Statsrådet garanterar och säger: Bron får ingen negativ verkan för vägbyggande i andra delar av landet. Jag önskar verkligen att jag kunde tillmäta detta besked den betydelse statsrådet vill ge det. Sedan frågar statsrådet, om jag är beredd att ta avstånd från att brobygget skulle ha någon inverkan på övriga kommunikationsinvesteringar. Så hänger statsrådet upp detta på att man skall låna pengar till själva bron. Om vi kunde lösa problemet enbart genom att låna pengar – bortseende från material, arbetskraft och allt detta – då kunde vi låna pengar till vägarna också, t. ex. hemma i mitt län. Är det så enkelt att komma ifrån problemet? Statsrådet säger själv att båda regeringarna när det gäller HH-tunneln sagt att man i takt med ländernas resurser skall försöka klara den. Det finns alltså en resursbegränsning som då inte har samband med möjligheterna att låna pengar utomlands. Sätt in saken i det sammanhanget, herr statsråd, så blir situationen annorlunda.

Vad har generaldirektör Olhede sagt? Jo, att de hittillsvarande åtgärderna när det gäller vägarna innebär en kapitalförstörelse, och man måste få mycket mera pengar om man skall klara vägunderhållet.

Om byggandet av HH-leden begränsas av de totala resurser som står till förfogande, varför finns det då inget resurstak i övrigt, t. ex. för vägarna i Norrland?

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Skall ni låna pengar till följdinvesteringar i vägar för att komma till brofästet? Skall inte detta gå på de vanliga väganslagen? Har man plötsligt fått detta utrymme ovanpå vad som är tänkt i vägplanen?

Det finns många frågor att klara av innan jag tror på statsrådets garanti.

Man påstår att vi föga skulle beakta miljön. Här måste det finnas en grundläggande skillnad oss emellan. Statsrådet hävdar att koncentration är miljövänlig, vi hävdar motsatsen. Jag har hänvisat till ett par forskare som helt delar vår uppfattning.

Herr SVENSSON i Malmö (vpk) kort genmäle:

Fru talman! Nu har kommunikationsministern hunnit ytterligare ett steg på vägen. Nu är anhängarna av oppositionen mot bron inte bara i avsaknad av verklighetssinne, nu har de dessutom hunnit att bli en samhällsfara som man måste ta itu med, hetspropagandister som sprider lögnen – förmodligen via den jättelika kommunistiska pressen.

Är det inte så, statsrådet Norling, att debatten om att folk som har annan uppfattning är förbrytare mot samhället, den försiggår i dag, den försiggår i morgon när vi skall diskutera tryckfrihetsbrott och IB-affären, militariseringen av polisen och andra trevligheter. Tongångarna från det kalla kriget, som skyttade förbi här, kan kanske herr Norling spara till i morgon. Han har obegränsad tid, som alla statsråd, att gå upp i debatten då också.

Vore det inte nu på tiden när jag frågar för jag tror femte gången, att statsrådet använder sin obegränsade tid och möjlighet att gå in i debatten till att svara på frågan: Vilka planeringsmetoder, vilka styrande planeringsinstrument finns det tillgängliga för att klara upp problemsituationen i Skåne? Den situationen kommer att finnas även om man inte får någon bro, men situationen accentueras mycket starkt om bilbron och premieringen av bilismen av KM-leden blir en verklighet.

Var finns de planeringsinstrumenten? De kan ju inte finnas i det svar som civilministern gav mig i våras då han talade om att någon sådan kvalificerad styrande planering icke var aktuell för Skånes del.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Fru talman! Om människor vill protestera mot politiska förslag, vart skall de då vända sig om inte till det ansvariga statsrådet? Om statsrådet funnit felaktiga påståenden i debatten, i tidningen Land eller i andra skrifter, varför har då inte statsrådet lagt an moteld och förklarat sanningen som han upplever den?

Vi lever ändå i en demokrati, och det är inte bara önskvärt utan det är angeläget att man får en bred diskussion omkring en sådan här fråga.

Eller är det så att statsrådet har svårt att finna sakargumenten i den nya situationen? Jag tycker nog att de anklagelser statsrådet riktat mot oss i dag är mer osakliga än vanligt.

Statsrådet hänvisar till att utredningarna har arbetat i 20 år och tycker att man bör komma till beslut. Den senaste utredningen tillsattes 1964 och avslutades 1967. Vid den tidpunkten hade vi ett litet frö till en begynnande miljöpolitik här i landet. Efter 1967 har miljöpolitiken vuxit

sig allt starkare i samhället. Vi har uttalat oss i riksdagen för hur vi skall handskas med den. I detta betänkande och i den debatt som har förts har dessa synpunkter inte beaktats. Det är inte underligt att människor i dag ställer sig frågande inför vad bron över Öresund innebär för miljön. Statsrådet har inte givit något svar på den frågan.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Det här blir min sista replik i debatten.

Herr Fälldin har i sitt senaste inlägg kommit litet vid sidan om det hela. Han börjar nu tala om sättet för att investera i Sverige på vägar och i andra sammanhang. Vi skall väl inte ta upp den debatten nu, det får vi vänta med tills den frågan kommer upp.

Den bro som vi nu tänker bygga skall ersätta färjtrafiken, det är ju ingen nyhet. I färjtrafiken har man tagit upp avgifter, och såvitt jag kan förstå har man också lånat till investering i färjor. Det känner jag inte till, men det skulle inte förvåna mig om man lånat kapital i utlandet för att köpa färjorna. Sedan tar man upp avgifter för att människorna låter sig transporteras över sundet. Här sker ingenting annat än att vi bygger en bro, tar upp lån i utlandet och tar upp avgifter av trafikanterna. Hur man kan koppla samman detta med vägbyggen i Sverige och finansieringen av dem förstår jag inte.

Det ligger nära till hands att tro att centern här närmar sig moderaternas uppfattning om avgiftsbeläggning – det är möjligt att det finns en koppling här som jag inte nu hinner klara ut – och i så fall protesterar jag våldsamt. Att vi dessutom skulle låna i utlandet för att bygga vägar i Sverige är främmande för det nuvarande regeringspartiet – jag tar inte någon annan parts uppfattning i min mun.

När det gäller frågan om felaktiga uppgifter vill jag bara ha sagt att jag inte står här och skämtar. Jag har i tidningen Land, som jag inte ett ögonblick vill beskylla herr Fälldin för att ha några kontakter med, och i Skånska Dagbladet, som jag däremot misstänker att herr Fälldin kan ha en och annan kontakt med, och i de bygdetidningar som centern ger ut av typ Dalabygden osv. icke kunnat undgå – av rent eget intresse – att vecka ut och vecka in, sedan herr Fälldin var i Skåne under valrörelsen, läsa samma mening – ibland litet varierad, antagligen för redaktörens egen trivsel – att denna bro skulle finansieras med pengar som annars skulle kunna gå till svenska väginvesteringar. Det är det jag talar om.

Jag avslöjar inga hemligheter om jag säger att jag, eftersom jag råkar bo nära en av företrädarna för redaktionen på tidningen Land, gång efter annan under hösten har sagt: Skall ni inte sluta med det där, har den där meningen fastnat i någon tryckmaskin? – Och den har fortsatt. Då frågar jag, herr Fälldin, och det här är så enkelt att man inte behöver ägna sig åt någon djupare pedagogik: Är icke detta i Land, i Skånska Dagbladet, i Dalabygden och andra tidningar ett medvetet försök att vilseleda läsaren? Nu säger herr Dahlgren: Ja, men gå då ut och dementera det. Jag ställer till och med på en redaktör i Land och i Dalabygden anspråket att han skall kunna läsa en proposition själv utan att jag skall behöva läsa den för honom. Det är detta det handlar om, och därmed kan vi väl lämna den debatten.

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Här har alltså förekommit felaktig information under lång tid. Antagligen klarar ni inte igenom detta i alla fall - som tur är - men ett vänligt gott råd kan väl vara att man inte skall göra så en annan gång. Då slipper vi ta upp kammarens tid med att hålla på med sådana här saker.

För herr Svensson i Malmö, som efterlyser planeringsinstrumenten, vill jag bara peka på vad jag sade i mitt första anförande. Jag läser bara, fru talman, på nytt upp några meningar från detta anförande:

”Jag vill understryka, att oavsett tillkomsten av KM-förbindelsen finns givetvis all anledning att ha uppmärksamheten riktad på de problem som ligger i en bristande balans i befolknings- och näringslivsutvecklingen mellan Skånes västra och östra delar. Inför tillkomsten av KM-förbindelsen - och den trafiktillväxt som betingar och sammanhänger med denna - kommer givetvis att ställas särskilda krav på en framsynt samhällsplanering och på tillräckligt kraftfulla medel för genomförandet av de intentioner som kommer till uttryck i en sådan planering. Det får i första hand ske i anslutning till den regionala utvecklingsplaneringen och den fysiska planeringen och med anlitande av de instrument som i detta sammanhang står till förfogande. Vid behov”, sade jag, ”kan givetvis en skärpning av styrinstrumenten övervägas.”

Hade tid funnits, skulle jag ha tagit upp även herr Fälldins i och för sig intressanta utspel om vad som skall hända med landsvägsnätet i Skåne, i Småland och i norra delarna av Götaland. Jag hade förberett en del synpunkter på detta. Med fru talmannens tillåtelse avslutar jag dock nu för min del denna debatt.

Herr HUGOSSON (s):

Fru talman! Klockan är nu 3, och 7 av 29 anmälda talare har hunnit delta i denna debatt. Man kunde säga att den går framåt ungefär lika sakta som bilköerna vid Helsingborgs färjeläge en vacker sommandag. Men därmed vill jag inte säga att jag inte anser det vara riktigt att man ägnar denna stora och viktiga fråga all den uppmärksamhet som den behöver. Det har vi också gjort i trafikutskottet. Vi har lagt ned mycken möda och lång tid på behandlingen av propositionen 146, som vi skall ta ställning till framåt småtimmarna i natt. Det har varit självklart för oss i utskottet att höra olika intressenters och gruppers synpunkter på förslaget om fasta förbindelser över Öresund. Vi har ägnat tre dagar åt diskussioner med lokala representanter, berörda kommuner och länsmyndigheter i Skåne, och vi har även haft informella överläggningar med representanter för Danmarks trafikudvalg.

Inför utskottet har, som utskottets ordförande nämnde, ett flertal intressegrupper och myndigheter fått möjlighet att framlägga sina synpunkter på propositionen. Till detta kommer, fru talman, allt det skriftliga material som från olika håll strömmat över utskottet och dess ledamöter. Jag vill därför slå fast att utskottet verkligen mycket seriöst har prövat alla de synpunkter som kommit fram under ärendets behandling. Jag vill också understryka att utskottet vid ärendebehandlingen visat stor förmåga till sammanjämkning och kompromiss.

Tyvärr gäller emellertid inte det sista påståendet centerpartiets och vänsterpartiet kommunisternas representanter, som ju trots att de har

skilda reservationer fogade vid betänkandet har kommit att följa samma linje. Från centerpartiet och från vpk har det inte förelegat något intresse för ett positivt ställningstagande till den största nordiska fråga som riksdagen någonsin har behandlat. Ty det är ju, som utskottets vice ordförande, herr Mellqvist, framhöll i sitt inlägg, så att frågan om fasta förbindelser över Öresund och anläggandet av en storflygplats på Saltholm har varit föremål för ingående utredningar och diskussioner i Nordiska rådet under de senaste 20 åren.

Centerpartisterna är ju kända för att i bankettsammanhang och vid liknande tillfällen varmt tala för ett fördjupat nordiskt samarbete. Nu, när centerpartiet har chansen att ta ställning till ett konkret nordiskt projekt, har centerpartisterna emellertid glömt bort vad de har agerat för t. ex. i Nordiska rådet. Nu blir det för centerpartiets del, liksom för vpk:s del, nej till praktisk nordisk samverkan. Här är det verkligen fråga om en nordisk pakettlösning, där – som utskottets ordförande sade – man inte kan plocka russin ur kakan utan måste anta eller förkasta det förslag som föreligger. Och det är ju inte bara en bro mellan Malmö och Köpenhamn som frågan handlar om, utan fyra viktiga projekt – som Nordiska rådet har efterlyst under många år – är sammanvävda i regeringsöverenskommelsen. Det är storflygplatsen på Saltholm, det är KM-leden, det är bron över Stora Bält och det är järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör.

Förvisso, fru talman, kunde de yttre betingelserna ha varit bättre än vad fallet är i dag, när vi skall behandla frågan om fasta förbindelser över Öresund. Det jag då tänker på är dels den osäkra politiska situation som just nu råder i Danmark, dels den akuta energikris vi befinner oss i som en följd av den ekonomiska krigföringen i samband med Mellersta Östern-konflikten. Dessa akuta och, som jag hoppas, snabbt övergående problem får emellertid inte fördunkla synen på den långsiktiga utveckling som vi har att förvänta oss. Och i det långsiktiga perspektivet har vi att se fram emot en mycket kraftig trafikutveckling i Öresund.

Trafikprognoserna har varit föremål för diskussion, och inte minst herr Jörn Svensson har uttalat skepsis mot dem, men även om trafiken inte skulle öka mer än hälften så mycket som vad alla experter bedömer som sannolikt, får vi inom en snar framtid en situation på trafikområdet i Öresund men även på miljösidan som gör det nödvändigt att vi ordnar trafiken såväl mellan Malmö och Köpenhamn som mellan Helsingborg och Helsingör genom fasta förbindelser.

Redan i dag är trafiksituationen i framför allt HH-läget sådan att stora svårigheter och faror föreligger när det gäller den korsande trafiken över sundet. Som en följd av denna intensiva sjötrafik har man tvingats till en trafikseparering. Jag skall inte här upprepa några siffror angående den ökning av antalet färjor som förväntas bli en följd, om vi inte bygger de här fasta förbindelserna, men situationen är redan, enligt sjöfartsverket, synnerligen allvarlig med det antal färjor som nu passerar sundet, och den skulle utifrån sjösäkerhetssynpunkter bli mycket besvärlig, ifall man inte i en framtid löser problemen genom broförbindelser respektive tunnelförbindelser.

Jag skall inte här ta upp stadsplaneproblemen i Helsingborg med

järnvägstrafik på stadens mest trafikerade gator. Det kan säkert Helsingborgsrepresentanterna beskriva bättre än jag. Men mellan 35 och 40 gånger om dagen passerar tågen rätt genom Helsingborg, och en gubbe med röd flagga får gå och stoppa biltrafiken. Situationen är ohållbar i dag i Helsingborg, och den blir värre i framtiden om man inte får en lösning av stadsplaneproblemet.

Frågan om en nordisk storflygplats på Saltholm har också diskuterats länge. Inte minst från dansk miljösynpunkt, som kommunikationsministern här underströk, torde det vara angeläget att flygtrafiken på Kastrup snarast flyttas till Saltholm. Det bör understrykas att en nordisk storflygplats på Saltholm också är ett mycket stort svenskt intresse. Man kan fråga sig varför de svenska centerpartisterna inte har någon som helst förståelse för det danska miljöproblem som det innebär att ha en bullermatta från Kastrup som stör upp emot 200 000 danska invånare. Ty om man går på centerns -- och även vpk:s -- linje så betyder ju detta ett nej även till byggandet av Saltholm.

Vi har också att beakta trafiksituationen i Malmö. Där har man under flera år väntat på ett resultat i dessa frågor. I Malmö har vi i dag en trafiksituation som inte minst från miljösynpunkt är ohållbar. Den tunga trafiken passerar rätt i genom staden, och man har nu tillfälligt fått anlägga en väg på gamla Bulltofta flygplats. När vi diskuterar den framtida användningen av marken i Skåne, då frågar jag mig: Är man från centerpartiet och vpk inte intresserad av att lösa trafikproblemen i Malmö-Lundregionen? De måste lösas oavsett om KM-leden kommer till stånd eller inte.

Förvisso finns det, herr talman, detaljer i den här regeringsöverenskommelsen som man skulle vilja ha annorlunda utformade. Så är det ju alltid när det är fråga om en förhandlingsöverenskommelse. Man kan inte få igenom alla de önskemål som är angelägna utifrån de egna utgångspunkterna. Ett sådant angeläget önskemål gäller järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör. Man hade önskat att det i överenskommelsen klart hade sagt ut att tunneln skall färdigställas samtidigt med broförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. Utskottets majoritet vill att riksdagen i skrivelse skall begära att den svenska regeringen vid de kommande förhandlingarna med den danska regeringen skall ta upp denna fråga på nytt.

Vid våra diskussioner i Köpenhamn med representanter för det danska folketinget -- de var ledamöter i folketinget före det senaste valet -- visade folketingsledamöterna stor förståelse för detta svenska krav. Man kunde konstatera att det hos de flesta folketingsledamöter förelåg motsvarande intresse för ett färdigställande av järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör samtidigt med färdigställandet av KM-leden. Jag tror därför att om det nyvalda danska folketinget godtar regeringsöverenskommelsen, blir det möjligt att i de kommande förhandlingarna uppnå ett resultat som svarar mot de krav utskottsmajoriteten ställt om att få HH-tunneln färdig samtidigt med KM-leden.

Men även på den här punkten har centerpartisterna och vpk:s representanter sagt nej. Man har inte velat ställa sig bakom det här kravet, utan man går bara direkt emot hela propositionen. Man talar varmt för en

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

järnvägsförbindelse i HH-läget i centerpartiets reservation, och det gör man även i vpk:s reservation. Men i praktisk politik kan man säga att både centern och vänsterpartiet kommunisterna säger nej. De hade haft en chans, och det hade varit en styrka för den svenska regeringen i de kommande förhandlingarna om centerpartiet och vänsterpartiet kommunisterna stått på majoritetens sida när det gäller att understödja kravet på att HH-tunneln färdigställs samtidigt med bron.

En fråga som kommit att ägnas stor uppmärksamhet såväl i den allmänna debatten som i utskottets betänkande och i den hittills förda diskussionen här i dag har varit ianspråktagandet av, som man säger, Sveriges bästa åkermark för byggandet av den här broförbindelsen i KM-läget. De mest fantastiska uppgifter om arealåtgång har förekommit. I tidningen Land har bl. a. sagts att 16 000 hektar av Sveriges bästa åkerjord skulle tas i anspråk om man bygger bron. Och samma uttalande gjorde centerpartiets ledare herr Fälldin här för en timme sedan – han sade att 16 000 hektar åkerjord skulle tas i anspråk för byggande av den här bron. I realiteten är det så att för själva brobygget ätgår ungefär 100 hektar. Om man inte bygger bron utan även i framtiden skall förlita sig på färjeförbindelser mellan Malmö och Köpenhamn måste man med hänsyn till den förväntade trafikutvecklingen flytta färjelägena ut från centrala Malmö, och det är ett miljökrav, inte minst med tanke på den ökade bilismen. Experterna säger att om man gör detta tas väsentligt mycket mer mark i anspråk än om man bygger en bro. I dessa 16 000 hektar har man räknat in all framtida samhällsexpansion i hela Skåne, och man har också räknat in den framtida utbyggnaden av vägnätet som det finns anledning att vänta sig i Skåne.

Jag skulle därför vilja fråga herr Håkansson från centerpartiet som kommer upp här i debatten så småningom: Är det så att centern säger nej till angelägna väginvesteringar i Skåne i framtiden? Är det så att centern inte vill vara med om att lösa Malmö-Lundregionens kommunikationsproblem? Är det så att centern säger nej till Inre och Yttre Ringvägen i Malmö? Det skulle vara intressant att få svar på dessa frågor, för de här väginvesteringarna måste man göra, oavsett om man bygger KM-leden eller inte. Av miljöskäl, för att inte tala om trafiksäkerhetspolitiska skäl, måste de här angelägna väginvesteringarna komma till stånd.

Jag frågar vidare, eftersom det i de här 16 000 hektaren ingår mark för förbättring av E 6:an: Kommer centerpartiet att motverka det också?

Här har centern krävt ökade anslag till vägbyggen år efter år, och nu säger man att vi skall slå vakt om den svenska åkerjorden. Förvisso skall vi göra det. Men det får ju inte innebära att man inte löser angelägna kommunikationsfrågor i Skåne och angelägna miljöfrågor för invånarna i Malmö. Jag förväntar mig ett svar på den frågan.

Centerpartiets reservation I till trafikutskottets betänkande inleds på följande sätt: "Det är även 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

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

säkerhetsfrågor som följer av båt- och färjetrafikens expansion är det av betydelse att fasta förbindelser på sikt kommer till stånd." När man har läst den inledningen förväntar man sig väl att centern också skulle mena något med det skrivna. Men om centern hade menat något med det, så hade man väl ställt sig bakom propositionen och tillgodosett de krav som centerpartister tidigare har ställt i Nordiska rådet. Men nej. Centern har tydligen skrivit denna inledning för att utåt framstå som förkämpar för goda kommunikationer; det kan ju i vissa sammanhang vara lämpligt att kunna peka på det. Men i reservationen står det "fasta förbindelser", alltså pluralform. Centerledaren stod för en stund sedan här i kammaren och talade om en fast förbindelse mellan Skåne och Själland. Man har tydligen ändrat sig sedan vi behandlade detta ärende i utskottet. Nu talas det om fasta förbindelser, alltså om en förbindelse både i leden Malmö Köpenhamn och i HH-leden.

Jag tycker att centerpartiets agerande i denna fråga är opportunistiskt. Man försöker här sitta på två stolar. Partiet agerar här på ungefär samma sätt som man gjort på energipolitikens område. Också där har centern gått opportunismens väg och sagt nej hela tiden. När det gäller utbyggnaden av älvarna i Norrland sade man nej av miljöskäl, när det gäller att bygga ut kärnkraften här i landet säger man också nej av miljöskäl, och när det är fråga om att utöka raffinaderikapaciteten säger centern likaledes nej av miljöskäl. Men samtidigt angriper centern regeringen för energiproblemet.

Centern agerar som sagt på samma sätt i denna fråga, som jag dock medger är mycket komplicerad och svår. Det finns också detaljer i den träffade överenskommelsen som man skulle velat ha annorlunda. Men en förhandlingsöverenskommelse är en förhandlingsöverenskommelse, och i den svenska riksdagen har vi ansvar för att denna nordiska fråga, som har stötts och blötts under så många år, äntligen får en lösning.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Under detta anförande övertog herr förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr KOMSTEDT (m):

Herr talman! Beslutsfattarna ställs många gånger inför stora och omfattande problem. Vi har att behandla ett sådant i kammaren i dag. Men det är sannerligen inte alltid vi har möjlighet att fatta beslut mot bakgrund av så långa och omsorgsfulla utredningar som i dag.

De elva ledamöter som utgör utskottsmajoriteten och de fyra reservanterna har också tagit ställning efter att ha lyssnat på olika intresseorganisationer. Jag tror inte att någon opinion tidigare haft så många tillfällen att komma till tals som bromotståndarna haft. Opinionsen i denna fråga har alltså haft många tillfällen att inför utskott och andra församlingar deklarerat sin inställning.

Jag har själv, som representant för moderata samlingspartiet, deltagit i många olika utfrågningar och debatter. För varje gång har jag blivit mer och mer övertygad om att vi som har en positiv syn på utvecklingen och

framåtskridandet har rätt och att motståndarna till fasta förbindelser har fel. Det är möjligt att det finns en annan och tyst opinion, men den har i så fall inte kommit till tals någon gång vid dessa tillfällen. Det är samma människor som företrätt dessa intressen i Malmö, i Stockholm och på andra platser. Man har ibland fått en kuslig känsla av att det är yrkesmän, proffs, som åtagit sig att föra talan mot det etablerade samhället.

Detta är inte bara en fråga för sydvästra Skåne. Som sagts tidigare i dag är det en fråga som berör hela Norden. En del riksdagsledamöter kommer i dag att rösta emot förslaget om en bro. Det förvånar mig i vissa fall. De som nu säger nej till en fast förbindelse mellan två nordiska broderländer är samma kammarkamrater som i andra sammanhang vill ta hela världen i sin famn och som – med full rätt – agerar för att skapa större förståelse mellan världens folk och engagerar oss alla i det.

Jag representerar en annan valkrets i Skåne. Bland Kristianstads läns moderata väljare – det är dem jag företräder i denna kammare – är de allra flesta positivt inställda till fasta förbindelser. De är övertygade om att en fast förbindelse kommer att betyda en positiv utveckling för vårt län.

I sydöstra Skåne, det s. k. Österlen, har vi under en lång följd av år fått uppleva att människor tvingats flytta till den andra delen av Skåne, den västra, på grund av att de inte har haft möjligheter att skaffa sig en utkomst i den utblottade delen av Skåne. När nu motståndet mot ytterligare expansion är så stort i Sydvästskåne och i Nordvästskåne, hoppas vi självfallet att de politiska beslutsfattarna på regionplanet i västra Skåne nu skall tänka om, för att vi i den östra delen och andra delar av Skåne kan få den expansion som vi hoppas på. Regionplanen, den s. k. SSK-planen, måste ses över. Om människorna i Västskåne inte önskar den tillväxttakten, skall de självfallet inte heller ha den mot sin vilja. Det finns möjligheter att sprida den tillväxten till andra delar av Skåne.

Jag vill i denna debatt ta upp och litet närmare titta på de argument som förts fram i de debatter och diskussioner som jag har deltagit i.

Det har i vissa tidningar och viss fackpress – jag skall inte nämna namnen; det gör man som bekant inte här i landet – gjorts opinionsundersökningar. Den diskussion som där förts kan inte vara representativ för Genomsnittssverige. Man får i en opinionsundersökning precis de svar man önskar – det kommer an på hur man ställer frågorna. Jag menar att de som presenterat vissa opinionsundersökningar också kunnat skapa det resultat som de vill ha. Man kan inte bli annat än förvånad över de telefonsamtal och framför allt de brev som man får från enskilda och organisationer – vilka bl. a. företräds av professorer – där man fortfarande, så sent som för två dagar sedan, talar om hur mycket väg man skulle kunna få i detta land om vi inte byggde denna hemska bro.

Det har sagts tidigare av flera talare – bl. a. har min partikollega herr Lothigius varit inne på saken – men jag tror inte att det tillräckligt många gånger kan poängteras, att det inte blir en enda meter ytterligare enskild eller allmän väg i detta land om vi inte skulle bygga bron. Bron finansieras med utländskt upplånat kapital, och den skall betalas av dem som färdas på bron, vare sig de är svenskar, danskar eller tyskar.

Ett annat argument har varit att utländska intressenter nu kommer att köpa upp all mark i åtminstone Skåne och Småland. Danskar och framför allt tyskar kommer att invadera våra stränder. Hur har vi det egentligen med vår internationella syn? Svensken far till Spanien, Italien eller Kanarieöarna och köper fast egendom. Ännu fler utnyttjar de billiga charterresorna och solar och badar, och trampar ner andras stränder. Det går bra. Men kom bara inte hit! Här har vi vår egen lilla Berlinmur.

Vi behöver verkligen en bättre balans i vår turistnäring. Vi behöver få hit många, många fler människor än det lilla antal som i dag semesterar i Sverige. Är man verkligen rädd för att utländska intressenter skall köpa upp fast egendom, ödegårdar eller fritidsstugor? Då måste det påpekas att samhället redan i dag har styrmedel som gör det mycket svårt att förvärva fast egendom. Om nu de människor som tror att detta innebär ännu fler negativa effekter anser att vi skall skärpa bestämmelserna ytterligare, så låt oss då göra det.

Självklart är jag som skåning väldigt mån att värna om den goda skånska jorden. I promille mätt är det dock en mycket ringa del av denna jord som skall gå åt till själva bron och brofästet. På mindre än tio mils avstånd från det kommande brofästet finns det goda svenska åkerjordar som lagts ned och som människorna har flyttat ifrån – men detta på grund av en felaktig jordbrukspolitik, och det har inte riktigt med detta resonemang att göra. Det finns alltså möjligheter att inom mindre än tio mils avstånd från brofästet många gånger om ersätta den jord som man tar i anspråk i detta fall. Visserligen är naturligtvis även i Skåne kvaliteten olika på olika jordar. Men skillnaden är inte så förfärligt stor. Vi har god jord även i andra delar av länet.

Det verkar nästan som om det vore domedagsprofeterna som tar till orda i debatten ibland. Jag minns en debatt som jag själv och flera av kammarens ledamöter var inblandade i här i Stockholm. En representant från någon grupp stod upp och hävdade att när bron byggs så slutar solen att gå upp och ner över Limhamn. Det finns inte många löften man kan ge, men jag tror att man kan ge det löftet i alla fall att solen ändå skall fortsätta att gå upp och ner. Det är, herr talman, ett litet bevis för på vilket onyanserat sätt som man har fört debatten när man inte ens drar sig för att hävda att solen kommer att sluta att gå upp och ned.

Vi politiker måste i stora och besvärliga frågor helt naturligt lita till experter. Detta gäller både brobyggare och tunnelbyggare, och det gäller miljö- och planeringsexperterna. Jag tror på expertisen. Jag tror på planerarna trots att planeringsdirektören Jörn Svensson så fullständigt har fördömt dem i dag.

Motståndarna mot bron vill att vi skall sluta lyssna på expertisen – vi skall inte lyssna på den expertis som utrett dessa frågor, däremot skall vi lyssna på den expertis som motståndarna konsulterat. Det är en mycket konstig ordning att vi helt skulle förlita oss till tyckarna.

Det är litet synd om centerpartiets representanter, som normalt uppträder sansat i diskussionerna, att de låter sig styras av tyckarna i en fråga som är så väsentlig för oss alla. Att vpk agerar som man gör förstår jag. Bron skall gå västerut, och de har ju sina synpatier i ett helt annat väderstreck.

Herr talman! Det kan i det moderna industrisamhället aldrig bli tal om tåg- eller biltrafik. Det är en självklarhet att det måste finnas ett både-och. Man har även i dag varit inne på dessa frågor och kritiserat och fördömt bilismen. Slå inte alltid mot bilismen! Såväl tung lastbilstrafik som personbilstrafik har ett berättigande i samhället, och de har på ett förtjänstfullt sätt bidragit till utvecklingen. Vi skulle inte i sydöstra Skåne, på tio mils avstånd från bron, klara oss utan bilismen. Då kan man förstå vilka problem som skulle skapas i glesbygderna i detta land. Bilen behövs för näringslivets utveckling, och den behövs för individen i arbete och på fritid.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr HÅKANSSON (c):

Herr talman! Som tidigare sagts är det en viktig fråga riksdagen nu behandlar. Trafiken över Öresund och hur den skall utformas har många aspekter, såväl ur trafiksynpunkt som ur miljö- och lokaliseringssynpunkt.

Det är ingen ny fråga. Redan år 1886 fanns intresse för en järnvägstunnel Helsingborg—Helsingör. Sedan har förslag väckts vid olika tillfällen, och vi står inför ett i dag.

Det finns nog många liknande förhållanden på andra håll i världen, t. ex. vid Engelska kanalen. Redan år 1802 togs den frågan upp för att, efter olika turer, så sent som förra månaden ge till resultat en överenskommelse om en järnvägstunnel mellan England och Frankrike.

Det är fullt naturligt att vi i en sådan här stor fråga har olika synpunkter, och helt naturligt skall de framföras efter demokratins spelregler. Därför är man inte tvungen att gå in på onödig polemik. Det har varit lite irriterat tidigare. Kommunikationsministern Norling valde att, i stället för att svara herr Fälldin på frågan om de totala resursernas disposition, avkräva honom dementier och avståndstaganden från vad som stått i den eller den tidningen. Det tycker jag man kan kalla polemik av enklaste slag.

Öresundsförbindelsen bör vara sådan att man till lägsta pris främst gagnar den trafik som bör ges företräde, nämligen nyttotrafiken. Det har påpekats att ett omfattande utredningsarbete har utförts under 20 år.

Ett rikt material föreligger som rymmer olika alternativ. Nu kan emellertid bedömningar göras mycket olika. Man kan exempelvis se frågan från rent kommersiell synpunkt och ordna en förbindelse, där man mest lockar den direkta överfartstrafiken utan att avväga om det är nyttotrafik eller ej. Man kan ordna förbindelsen så att man inte tar hänsyn till de olika konsekvenserna, som t. ex. hur till- och frånfartstrafiken påverkas eller vilka regionalpolitiska och miljömässiga nackdelar som medföljer. Från centerns synpunkt är detta senare inte tillräckligt beaktat i förslaget. Det slutgiltiga ställningstagande som ryms i den mellan Sverige och Danmark gjorda överenskommelsen tar inte hänsyn till olika följdverkningar.

Det svenska regeringserbjudandet från november 1972 var helt inriktat på den södra förbindelsen. Där presenterades ett förslag i stora dimensioner. I första omgången är det, som redan har påpekats, tänkt en

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

bro med sexfilig motorväg Limhamn—Saltholm. Vägen skall sedan fortsätta mellan Saltholm och Kastrup. Senare skall det komma ytterligare en utbyggnad separat för kollektiv trafik hela sträckningen Malmö—Köpenhamn. Någon gång i framtiden skall man späda på med en sexfilig motorväg, bro eller tunnel, mellan Dragör och Saltholm. Det innebär att vi mellan Malmö och Saltholm skulle ha åtta körfiler och en omkörningsfil när det gäller den separata leden samt sexton körfiler Saltholm—Köpenhamn, när den totala utbyggnaden är klar.

Det svenska erbjudandet nämnde ingenting om förbindelsen Helsingborg—Helsingör, utan det var från dansk sida som järnvägstunneln mellan dessa båda städer fördes på tal och har införts i överenskommelsen som ett senare projekt.

Men denna HH-linje bör komma i första hand; det är enligt vår mening klart motiverat. Trafikutvecklingen över sundet, som har varit mycket kraftig, har ju självstyre lett till en stark övervikt till HH-ledens fördel. Det är den gamla stråkvägen Europaväg 4 från Norden till kontinenten. Det är här rikstrafiken och därmed huvuddelen av nyttotrafiken passerar, och det är den som skall främjas.

26 miljoner personresor görs numera årligen över Öresund. Över sundet trafikeras 1,4 miljoner personbilar och 4 miljoner ton gods. Det är två tredjedelar av persontrafiken, tre fjärdedelar av personbilstrafiken och fyra femtedelar av godstrafiken över Öresund som går via Helsingborg—Helsingör. Nästan två tredjedelar av allt gods som fraktas över Öresund går på järnväg och cirka 90 procent via Helsingborg—Helsingör. Det är de naturliga fria krafterna som har styrt den utvecklingen.

I första hand bör därför leden Helsingborg—Helsingör byggas. Det föreslogs också av Öresundsdelegationerna under talman Strands ordförandeskap. Förslaget gick ut på att en kombinerad väg- och järnvägsbro mellan Helsingborg och Helsingör skulle byggas.

Kommunikationsministern berörde tidigare de resmisvar som avlämnades i samband med det första betänkandet. Det är riktigt som nämnts att det rådde övervikt för den södra förbindelsen. 62 svar avlämnades. 25 yrkade på KM-leden, medan 12 förordade HH-leden. 22 tog inte ställning. Man vet inte vilken ståndpunkt dessa 22 hade.

Jag har den uppfattningen att resultatet av en remiss i dag hade blivit helt annorlunda. Trafikutvecklingen har helt gått till HH-ledens fördel. Nu görs också en annan bedömning från miljö- och lokaliseringssynpunkt.

När centern i reservationen 1 till trafikutskottets betänkande yrkar avslag på propositionen, sker det, som tidigare påpekats, bl. a. därför att avtalet är bindande på alla punkter. Det är ett paket till vilket man skall svara ja eller nej. Vi säger inte nej till fasta förbindelser. Vi föreslår i reservationen att nya kontakter tas med Danmark i och för förhandlingar syftande till fasta förbindelser i första hand mellan Helsingborg och Helsingör. Det må sedan vara en teknisk fråga om det skall bli bro eller tunnel.

Ett viktigt skäl för att med det snaraste ordna en HH-förbindelse är sambandet med Helsingborgs bangårdsfråga och trafiken i Helsingborgs centrala delar. Vidare förekommer mellan Helsingborg och Helsingör den

intensivaste sjötrafiken med den största olycksrisken. Dessutom är järnvägsöverfartens trafikkapacitet otillräcklig, särskilt under högkonjunktur.

Bristen på överfartskapacitet har stoppat upp godstrafiken, och väntande lastade godsvagnar har fått uppställas på olika bangårdar. Detta kan inte vara rationellt. Det vållar extraarbete och binder onödigt vagnparken. Vid anläggningen av en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör bör mycket allvarligt övervägas att göra den dubbelspårig. Merkostnaden för andra spåret blir förhållandevis liten, men det skulle ge en betydligt högre kapacitet.

Det har också nämnts tidigare att man i samband med en järnvägstunnel borde överväga om inte motorfordonstrafiken kunde överföras med hjälp av s. k. tåg färjor. Det finns nya tekniska utvecklingslinjer i detta avseende. Bl. a. har för inte så länge sedan skisserats en metod, enligt vilken man med något förstorat spåravstånd möjliggör för dessa "tåg färjor" att forsla bilar och mindre bussar genom tunneln placerade tvärskepps.

Man har rätt att säga att lika stor som anslutningen är hos folkopinionen för en snar lösning av frågan om fasta förbindelser på HH-leden, lika stort är motståndet mot den nu planerade broförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. Detta klara motstånd kommer inte bara från miljövännerna, utan mycket breda intressen står bakom – det är inte bara skånska uttalanden utan uttalanden från hela landet.

Starka röster framhåller felaktigheten i att göra så stora ekonomiska satsningar i denna senare förbindelse, satsningar som i stället skulle kunna användas för vägförbättringar och en upprustning av andra trafikmedel såväl över hela landet som i Skåne, där betydande eftersläpningar finns inom vägväsendet.

Herr Hugosson riktade en direkt fråga hur vi från centern ställde oss till vägplaneringen i hela Skåne och framför allt i Malmöhus län. Han nämnde då Yttre och Inre Ringvägen kring Malmö. Jag vill påpeka att det visat sig att vi har ett mycket stort behov av en ombyggnad och framför allt en förstärkning av stora delar av vägnätet i Malmöhus län.

I våras när vi fattade beslut om överlastavgiften gjordes en inventering, och beträffande Malmöhus län utföll den inventeringen så, att endast 34,3 procent av vägarna hade sådan bärighet att de tålde 10–16 tons axeltryck. Sedan har några få förbättringar skett, så nu är man uppe teoretiskt i 70 procent. Helt naturligt skall vägarna utbyggas även i SSK-området, men självfallet måste behovet bli större i och med att man planerar denna broförbindelse med, som jag omnämnde tidigare, det antal körfiler som det framdeles blir fråga om. Investeringarna kring Malmö-Lundområdet skulle ovillkorligen bli mindre, om man inte byggde denna fasta broförbindelse.

Alla utredningar framhåller att KM-leden huvudsakligen kommer till användning för lokal trafik. Det finns inte många trafikleder som har så goda kollektivtrafikmöjligheter som leden mellan Malmö och Köpenhamn. Färjetrafiken med båtar av olika typer täcker behovet av överfartsmöjligheter för lastbilar, fraktgods och personbilar. För personresor finns möjligheter av olika slag, däribland flygbåtarna, varvid

överfarten inte tar mer än 35 minuter. Den nuvarande färjetrafiken har mycket hög dygnskapacitet. Sundet är bredare än vid Helsingborg. Här föreligger inte samma olycksrisk för färjor som vid HH-leden, och vid behov finns det möjligheter till utbyggnad.

Trafiken över Öresund är starkt säsongbetonad. Drygt 40 procent av persontrafiken och ungefär hälften av personbilstrafiken faller på de tre sommarmånaderna. Dessa uppgifter är klart noterade i propositionen, och där konstateras vidare att persontrafiken över Öresund till ca 84 procent utgörs av individuell persontrafik utan bil och till ca 12 procent av sådan trafik med bil. Endast ca 4 procent faller på kollektivtrafik med tåg och buss. Det är en resandesammansättning som mycket lätt kan klaras av sjöfarten på leden Malmö–Köpenhamn.

Som tidigare nämnts, kommer en broförbindelse att medföra ytterligare koncentration till sydvästra Skåne. Tillfredsställande garantier för att så inte sker kan inte lämnas, det har bevisats tidigare under debatten. Det finns starka krav på en aktiv regionalpolitik med planering som syftar till att utveckla näringsliv och bebyggelse över hela landet.

En fortsatt koncentration kommer också att innebära att stora markområden berövas jordbruket. Man har litet extra irriterat, tycker jag nog, velat betona centerns agrarintressen, men i ett läge som det vi har nu, när fara råder för livsmedelsbrist, har vi väl all anledning att fundera över hur vi skall på bästa sätt lösa dessa frågor.

Det har talats mycket här tidigare om dessa markområden, som tillhör Malmöregionen. Det har deklarerats från olika håll att denna mark är den bördigaste i landet – ja, kanske i Europa – detta dels på grund av jordmånen, dels på grund av klimatet. I den fysiska riksplaneringen, där det sker en klassificering av åkerjordens bärighet, har högsta siffran i den tiogradiga skalan åsatts just jordbruksmarken inom SSK-området. Medelskornden av höstvetete i detta område är ca 50 deciton per hektar mot ca 43 deciton i mellersta Sveriges slättbygder. Motsvarande siffra för korn är 42 respektive 37 deciton per hektar. Det skall påpekas att denna avkastning nås med praktiskt taget samma insats av resurser i form av utsäde, arbete, maskiner och gödsel inom båda områdena.

I debatten här har man också varit inne på att inom de närmaste 25 åren beräknas 16 000 hektar av denna odlingsmark vara tagen i anspråk för vägar och bebyggelse. Detta har framkommit i Regionplan 1972 för sydvästra Skånes kommunförbund. Det innebär ett bortfall, om vi räknar allt i stråsäd, av uppskattningsvis 60 000 ton spannmål, motsvarande livsmedelsbehovet för en befolkning på 75 000–100 000 personer. I ett ansträngt livsmedelsläge skulle denna produktion räcka till en befolkning på ca 200 000 människor. Det kan nämnas att ett kilogram vete har ett energiinnehåll av 3 000 kalorier och att en människas energibehov är 2 500 à 3 000 kalorier per dag. I en överflödssituation slösar vi med energi genom att omvandla den i animalier, i en bristsituation tvingas man att konsumera vegetabilierna direkt.

Medelarealen för gårdarna i Malmöhus län är 30 hektar, enligt en statistik. Det betyder att ca 500 jordbruk tas i anspråk för vägar och byggande under denna period och att följaktligen lika många arbetsplatser försvinner. Det måste vara en oriktig resursanvändning att onödigt

ta högavkastande jord i anspråk för andra ändamål än livsmedelsproduktion. Vidare är det nödvändigt, för att skapa tillfredsställande miljöförhållanden i Malmöområdet, att tillväxten i området dämpas.

Vi kräver därför, som tidigare påpekats, ytterligare utredningar som belyser såväl trafik- och regional- som miljöpolitiska konsekvenser. Skulle dessa utredningar visa att det föreligger behov av en fast förbindelse, bör det i första hand prövas om denna kan ordnas med spårbinden trafik.

Mot vårt förslag att först bygga HH-leden kan invändas att trafiken till Saltholm och den blivande storflygplatsen där kommer att försvåras. Jag vill säga att vi är ytterligt tveksamma till Saltholm som storflygplats. Ser man det från svensk synpunkt så kan invändningar resas med tanke på miljön. Visserligen visar de bullerprov som gjorts att det i stort sett endast är Barsebäcksområdet som kan få bullerstörningar, men vad man inte tagit hänsyn till är det sotavfall som uppstår genom avgaserna från moderna jetplan. Dessa avfallsmängder är betydande, och med den förhärskande vindriktningen, som är västlig, kommer dessa att falla ned över Malmöregionen. Vad som är av det största intresset är naturligtvis den framtida energisituationen. Många framstående vetenskapsmän menar att flyget kommer att omprioritera sina flygsträckor och att det är dags för decentralisering av flyget, vilket skulle innebära att man får starta och landa långdistansflygplan från de flygplatser som är bäst lokaliserade.

Arlanda skulle exempelvis kunna vara en utmärkt utgångspunkt för alla långflygningar österut. Sturup kan redan nu och med ytterligare utbyggnad vara ett alternativ till Saltholm.

Jag delar därför inte kommunikationsministerns uppfattning om nödvändigheten av en flygplats på Saltholm, men skulle mot förmodan behovet visa sig är jag inte säker, som kommunikationsministern, på att det är nödvändigt att en fast förbindelse iordningställes precis samtidigt. Och skall det vara en sådan, bör man enligt min mening i första hand överväga, som jag tidigare nämnt, en rälsbunden förbindelse.

Herr talman, därmed yrkar jag bifall till reservationen 1 till trafikutskottets betänkande nr 25.

Herr förste vice talmannen tillkännagav att anslag utfärdats om sammanträdets fortsättande kl. 19.30.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! I mitt inlägg tog jag upp fantasisiffrorna 16 000 hektar god åkerjord som skulle försvinna, om man byggde denna bro, och visade på orimligheten i dessa siffror. Eftersom man i dessa siffror inkluderar allt framtida vägbyggande i Skåne och all framtida samhällsexpansion, ställde jag en direkt fråga till herr Håkansson om han i framtiden inte ville ha någon utbyggnad av vägsystemet i Skåne. Vi fick klart dokumenterat att det föreligger stora behov, "ett uppdämt behov" enligt herr Håkansson, att bygga ut vägarna, oavsett om bron kommer till eller inte. Jag tyckte det var en tillnyktring, och jag hälsade det beskedet med tillfredsställelse.

Men sedan fortsätter herr Håkansson som om ingenting hade hänt och

talar om hur många människor som skulle kunna få sin livsmedelsproduktion tillgodosedd, om man inte tog denna mark i anspråk. Han talade om att 200 000 människor berövas livsmedelsproduktion, om man gör dessa investeringar. Inledningsvis avstår han från detta och säger att vi måste bygga ut vägarna. Sedan kommer han tillbaka och bakar ihop alltsammans. Det är, tycker jag, för att anknyta till vad jag inledningsvis sade i mitt anförande oansvarigt att driva en sådan argumentation. Den är inte med sanningen överensstämmande – det vet herr Håkansson också. Hur mycket mark tas i anspråk om vi inte bygger bron utan måste bygga nya färjeramper och anslutningsleder till dem? Det fick jag heller icke något svar på.

Herr HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! När det gäller det sistnämnda må herr Hugosson vara klart medveten om att det är omöjligt att i detalj säga hur mycket som går åt om man har färjförbindelser eller en fast förbindelse.

Beträffande uppgiften 16 000 hektar mark har jag här en anteckning om att det är den areal som man behöver för vägar, för anläggningar av industrier och bostäder. Herr Hugosson minns kanske att när vi var i Skåne så fick vi en redogörelse från vägverket, där man beräknade att man fram till och med 1985 skulle behöva bygga ut vägar i Malmöhus län på en sammanlagd areal av 1 125 hektar. 80 procent av den summan skulle beröra SSK:s område. Av nämnda 16 000 hektar går 8 000 hektar åt för vägbygge. Resten går, som jag nämnde tidigare, till bostäder, industrier och dylika anläggningar.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Håkansson föredrar att tala om hur mycket vägbyggande som behövs i framtiden. Men frågan gäller hur mycket av dessa 16 000 hektar som måste tas i anspråk för brobyggandet. Jo, det är 100 hektar. Dessa kan inte ge en produktion som tillgodoser livsmedelsförsörjningen för 200 000 människor.

Inom utskottsmajoriteten är vi överens om att vi skall dämpa tillväxten i våra storstadsområden. I det beslut, som riksdagen tog förra året i fråga om regionalpolitiken, var vi också överens. Herr Håkansson tycks däremot leva i den tron att en fantastisk expansion kommer att äga rum. Vad jag här vill slå fast är att oavsett om vi bygger bron eller inte måste vi – jag säger gärna tyvärr – ta god åkerjord i anspråk för att öka samhällsbyggandet och vägväsendet i Skåne. Man får inte blanda ihop detta med KM-leden.

Herr HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Som herr Hugosson vet går för närvarande ungefär tre fjärdedelar av trafiken över Öresund på HH-leden. I propositionen står klart angivet att gör man en motorväg över KM-leden, blir det en total omkastning. Tre fjärdedelar av den kommande trafiken kommer då att i stället gå över MK-leden. Det är då helt naturligt att man får ett större behov av väganläggningar än om man låter tyngdpunkten ligga kvar på HH-leden. Det är en enkel förklaring.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Jag har nyss läst en skrift, som jag fick mig tillsänd i går och som heter Ja till Öresundsbron. Den är utgiven av Industriförbundet. I denna säger herr Axel Iveroth: Trafik uppstår till följd av transportbehov och genereras inte av trafikaneläggningar.

Jag skulle nog i det här sammanhanget vilja påstå – i varje fall som min uppfattning – att det är en sanning med modifikation. Redan tidigare i debatten har det framkommit att trafikaneläggningar kan generera trafikbehov. Det råder i varje fall inget tvivel om att frågan om hur den framtida trafikbilden kan komma att gestalta sig i mycket hög grad är beroende av på vilket sätt investeringarna i transportapparaten sker just nu. Ökade investeringar i motorvägar och andra vägar skapar underlag för en framtida ökning av biltrafiken och verkar därigenom styrande på den trafikpolitiska utvecklingen.

Samma sak gäller givetvis om investeringar som läggs ned på den spårbundna trafiken. Det kan nämnas att i direktiven för den relativt nytillsatta trafikpolitiska utredningen, vilka som bekant i hög grad behandlar just förhållandet mellan landsvägs- och järnvägstrafik, framhålls t. ex. att en förnyelse har skett av den rullande materielen vid SJ, att olika bandelar kontinuerligt skall rustas upp för att medge en ökad snabbhet och bekvämlighet, att allmänt gäller att betydande och fortlöpande insatser har gjorts för att anpassa och administrera SJ:s administrativa och tekniska organisation så att den svarar mot utvecklingens krav. Jag har uppfattat det hela så att tanken bakom denna framställning naturligtvis är att de investeringar som gjorts skall bidra till att styra över trafik till järnvägarna. Sedan är det väl en annan sak i detta sammanhang att SJ behöver ytterligare investeringsmedel för att kunna fylla den uppgift vi alla önskar att SJ skall få i samhället. Redan när man först offentliggjorde det här aktuella projektet, alltså bilbron över Öresund mellan Malmö och Köpenhamn, betraktades det som en investering som på ett alldeles påtagbart sätt skulle stimulera biltrafiken mot Danmark och kontinenten på bekostnad av den spårbundna trafiken. Aftonbladet anförde t. ex. den 2 december 1972, att trafikpolitiskt betyder brobyggnaden – man nämnde också bron över Stora Bält – en otrolig stimulans åt den privata biltrafiken. För att bilbroarna skall fungera förutsätts självklart en väldig expansion och modernisering av motorvägsnätet, framför allt i Danmark, men troligen också på den svenska sidan. Man kan fråga sig, fortsatte tidningen, om det inte vore bättre att bygga ut och modernisera järnvägsnätet. Till det som ytterligare förtjänar diskussion hör de miljömässiga och näringspolitiska aspekterna på det nya kommunikationsnätet, sade tidningen vidare.

Det har ju inte saknats instämmanden i dessa synpunkter efter det att Aftonbladet gjort sitt uttalande. Det är få frågor vilka behandlats här i riksdagen som så uppmärksammats av väljarna och där så stora mängder av synpunkter kommit riksdagsmännen till handa som förslaget om fasta förbindelser över Öresund. Organisationer av olika slag, politiska organisationer, miljögrupper, företrädare för jordbruks- och naturskyddsintressen, men också enskilda personer, trafikforskare och andra har velat ge sina synpunkter till känna.

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

De flesta uttalanden som kommit riksdagsmännen till del har tagit upp de följdverkningar av olika slag som brobyggandet medför av regionalpolitisk och miljöpolitisk art. Därutöver har man i stort sett varit överens om att en bro mellan Malmö och Köpenhamn skulle innebära en kraftig prioritering av bilismen. För min del anser jag det vara självklart att den tunga lastbilstrafiken, och bilismen över huvud taget, kommer att gynnas om broförslaget skulle realiseras. Frågan är om man inte kan kalla detta för en jättesatsning på bilismen.

Här förutsätts nämligen en biltrafik som det i dag inte på något sätt finns underlag för. Mot ca 2 miljoner överförda bilar år 1980 vid färjealternativet skulle stå drygt 5 miljoner om bron bygges. Att bron dessutom skulle fånga upp en hel del av den tunga trafiken mot Danmark och kontinenten står väl också utom all diskussion, särskilt om bron kommer till utförande före den föreslagna järnvägstunneln, vilket ju ändå förutsätts i regeringens proposition.

Den trafikpolitiska debatten har nu i vårt land kommit in i ett nytt skede. Den ohämmade utvecklingen av bilismen och de avigsidor denna fört med sig har under senare år alltmer uppmärksammats. Den trafikpolitiska debatten har i stort rört sig kring detta problem. Alla partier har mer eller mindre dragit slutsatser av den snedvridning som skett i trafikpolitiskt hänseende. Synpunkten att järnvägen borde få en större andel av det samlade transportarbetet har fått allt lättare att vinna gehör. Regeringen och inte minst kommunikationsministern själv har gjort uppmärksammade utspel vars innebörd varit att åtgärder måste till för att föra över trafik från landsväg till järnväg. Därmed skulle man dels minska bilismens negativa effekter, dels öppna nya möjligheter för järnvägarna.

Det borde väl också vara uppenbart för var och en, särskilt just nu, att i varje fall privatbilismen passerat kulmen i sin utveckling. Inte minst understryks detta i dessa dagar när den aktuella oljekrisen ger oss en påminnelse om att oljetillgångarna i världen är begränsade.

I det här sammanhanget kanske jag skulle svara på den fråga som ställts i debatten om vpk är speciell företrädare för de billösa människorna. Jag tycker inte det är någon skam att företräda de billösa människorna, som ändå är en stor grupp i samhället. Jag vill dock passa på att säga att vi samtidigt är medvetna om att bilen för många människor betytt mycket positivt, inte minst för människorna i glesbygden.

Herr Norling säger att vpk talar om privatbilismen så att det låter som om man talade om privatkapitalismen. Men jag skulle vilja ställa frågan: Var skall man stimulera bilismen – i glesbygden eller i storstadsområdena? Vi har den uppfattningen att bilismen har sina negativa effekter just i storstadsområdena, och det är väl där man bör se på bilismens roll.

Framtidens transportmedel, utifrån synpunkter som tar hänsyn till effektivitet, miljö och samhällsekonomi totalt, är obestridligen järnvägen. Allt talar för att järnvägen kommer att återerövra mycket av den roll den haft i tidigare skeden. Därom vittnar inte bara erfarenheter från vårt land utan också från vad som kan läsas ut av debatten i andra länder.

Sett mot den bakgrunden är regeringsförslaget märkligt. Det är inte att förundra sig över att många människor frågar efter konsekvensen i regeringens ställningstaganden. Man tycker liksom inte att det går ihop att ena dagen tala om nödvändigheten av att satsa på järnvägarna och andra dagen gå in för byggandet av en bro som kommer att gynna bilismen på järnvägens bekostnad, en Öresundsbro som dessutom är en jätteinvestering på lång sikt.

Vi tog från vårt parti redan i våras ställning för en utveckling av järnvägstrafiken i första hand, när frågan om Öresundsförbindelserna då kom upp i riksdagen. Jag anförde i den debatt som då hölls att det är ett riksintresse att trafiken till kontinenten i så stor utsträckning som möjligt går på järnväg. Därför var det enligt min mening angeläget att en fast järnvägsförbindelse över Öresund kommer till stånd så snart som möjligt. Ingenting har inträffat som medfört att vår hållning förändrats. Tvärtom har vi övertygats om riktigheten i den linje vi i det avseendet företrädde. Vi har sedan dess ytterligare markerat vår negativa inställning till byggandet av bron Malmö–Köpenhamn av skäl som jag inte behöver gå in på, då de tidigare redovisats av herr Svensson i Malmö.

Huvuddelen av transportererna över Öresund går ju nu över leden Helsingborg–Helsingör. Avståndet är där kortast, och för merparten svenskar är det den naturliga förbindelsen. År 1970 gick t. ex. ca 60 procent av lastbilsgodset över HH-leden och resten över KM-leden.

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 gynna järnvägstrafiken. Även av den anledningen anser vi att det nu bör satsas på en järnvägsförbindelse, när frågan om förbindelserna över Öresund skall lösas. Vi har därvid kommit till den uppfattningen att det bör satsas på en järnvägstunnel just i HH-leden. För byggandet av en järnvägstunnel talar också det förhållandet att en utbyggnad av färjtrafiken i denna del av Öresund kan medföra betydande kollisionsrisker. Det har man också här tidigare varit inne på. Det har också påtalats av remissinstanserna. Bl. a. framhåller länsstyrelsen i Hallands län att en fortsatt färjdrift i farvattnet mellan Helsingör och Helsingborg måste innebära en starkt växande kollisionsrisk med den ökande nord-sydgående fartygstrafiken.

Vi anser emellertid att en järnvägstunnel måste vara avpassad till vad den framtida utvecklingen inom järnvägstrafiken kan komma att kräva. Att bygga en tunnel med endast ett järnvägsspår tycker vi är mindre välbetänkt, inte minst med tanke på att en tunnel med dubbelspår enligt uppgift endast skulle öka kostnaderna med ungefär 100 miljoner kronor.

Tanken på att bygga en järnvägstunnel under Öresund är i och för sig inte ny. Redan på 1800-talet fanns det funderingar i den vägen. Det var en fransk bankgrupp som då begärde koncession på ett sådant bygge men fick avslag. Även vid tiden för första världskriget var man inne på samma tanke. På 1960-talet var DSB och SJ överens om att vilja bygga en järnvägstunnel i HH-leden, men SJ tappade tydligen så småningom intresset, då företaget inte fick begärda investeringsmedel.

I jämförelse med andra tunnelprojekt är en Öresundstunnel inte något jättearbete. Den totala längden är beräknad till omkring 9 km, och den

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

del som dras fram under vattnet inskränker sig till ungefär 4,5 km. Om man jämför detta med tunnelprojektet under Engelska kanalen så blir det en tunnel av blygsamt format. Den tunneln skall bli 62 km lång, varav 36 km under havet, samt bestå av två parallella gallerier på vardera 6,85 m diameter. Avståndet mellan dem blir 30 m, och i mitten läggs en arbetstunnel med en diameter på 4,5 m. Enligt planerna skall tunneln vara färdig tidigast 1980. All kommunikation i tunneln sker på räls. Biltrafiken kommer att slussas över på järnvägsvagnar i tågsätt som enligt beräkningarna kommer att ha hastigheter av 200 km/timme i tunneln. Man räknar med att mer än 3 000 bilar i timmen kommer att passera tunneln i vardera riktningen.

Biltågstänkandet börjar för övrigt slå igenom på kontinenten i övrigt. Det ligger så att säga i luften att biltågen skulle komma att bli av stor betydelse, om man bygger en dubbeltunnel i HH-leden. På det viset skulle man få en järnvägsförbindelse med en transportkapacitet som kan vara att räkna med även i det långsiktiga perspektivet.

Vi tror för vår del att en tunnel skall kunna läggas så djupt att negativa effekter på vattenförhållandena i Öresund kan undvikas men vill ändå förorda att ytterligare utredningar i frågan vidtages. Ifrån många olika organisationer har detta framförts som ett krav, och utskottet är ju för övrigt inne på samma tanke i sitt betänkande.

Vi har i vår reservation också pekat på den betydelse som i framtiden färjor av större kapacitet än de nuvarande kan få för att klara trafiken över Öresund. Det har också nämnts tidigare i debatten. Bl. a. har professor Lindahl vid Chalmers tekniska högskola påpekat att utvecklingen inom färjetrafiken går mycket fort i riktning mot snabbgående färjor med smidigare på- och avlastningsteknik, med avsevärda tidsvinster som följd. Den för närvarande intressantaste utvecklingsidén för färjor menar han är flerskrovsfartygen eller de s. k. katamaranerna. Med denna typ av färjor kan man åstadkomma ett mycket stort däck i ett plan och också mycket stora av- och påkörningsportar.

Nu har det under behandlingen i trafikutskottet anförts att dessa färjor fortfarande befinner sig ganska mycket på idéplanet och att de dessutom kanske inte skulle passa i den trånga passagen vid HH-leden. Trots detta menar vi att i ett längre tidsperspektiv de utvecklingstendenser som här kan finnas bör utredas. Vi tror dock att dessa färjor främst kan få betydelse i den längre sträckningen Malmö—Köpenhamn.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag säga att en dubbelspårig järnvägs-tunnel kanske inte löser de danska flygplatsproblemen, men den löser transportproblemen över Öresund för överskådlig framtid, miljövänligt och billigt.

Jag vill också ta upp ytterligare en sak innan jag slutar. Det har under debatten ställts en fråga, som mer eller mindre direkt riktades till mig. Den gällde vår inställning till de konsekvenser som, om en bilbro över Öresund i KM-leden kommer till stånd, skulle uppstå i form av en invasion till Sverige av människor från Danmark och från andra länder på kontinenten. Frågan har ställts så att vi faktiskt skulle vara mer eller mindre främlingsfientliga i vårt parti.

Nu tycker jag att herr Svensson i Malmö på ett helt klart och

otvetydigt sätt rett ut vilken ståndpunkt vi har i det avscendet, men jag vill för att undvika missförstånd om att det skulle föreligga några skillnader i åsikter ändå peka på att jag själv ställt en enkel fråga här i riksdagen, där jag tagit upp just problemen i samband med att utländska konsortier köper upp mark för fritidsändamål i Sverige.

Detta är ett problem som bl. a. diskuterats i mitt hemlän, Värmland, och t. ex. i Sunne har det varit mycket omfattande diskussioner och en stark opinion mot ett projekt som där varit aktuellt i ett par års tid. Detta har också varit aktuellt i Småland. Människor reagerar alltså mot sådana tankar i län, som ändå har stora skogsområden till sitt förfogande. Man kan företälla sig hur människor kommer att reagera i Skåne, som har mycket knapp tillgång på fritidsmark. Vi invänder inte mot att människor från andra länder kommer hit och tar del av vår miljö och njuter av de stora fritidsområden vi har. Vi tycker tvärtom att detta är mycket bra. Men det skall dock ske på ett annat sätt än vad vi har varnat för.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Magnusson i Kristinehamn sade att frågan om en järnvägstunnel Helsingborg—Helsingör diskuterades redan på 1800-talet. Vi befinner oss nu i 1900-talet, och nu har vi 1900-talets chans att få till stånd en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Herr Magnusson i Kristinehamn säger nej till detta och menar att nu måste vi ha nya utredningar och nya överläggningar. Men det som möjliggör byggandet av denna tunnel är just att vi har kunnat få ett avtal med danskarna där alla dessa fyra olika projekt är samlade i ett paket. Som jag sade förut går det inte för Sverige att bygga en tunnel till Danmark, om inte Danmark är med på detta. Herr Magnussons nej i dag innebär alltså att han inte får någon järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör inom överskådlig tid. Det är den konsekvens han får ta.

Det är sant att man måste göra undersökningar. Jag har påpekat att vi i utskottsmajoritetens betänkande — det antydde också herr Magnusson — har klargjort att här behövs undersökningar när det gäller vattenströmmar, när det gäller andra hydrologiska faktorer, när det gäller marinbiologi osv., och det är naturligtvis angeläget att vi sätter i gång dem med en gång.

För vår del har det helt enkelt gällt om vi skall delta i ett beslut där vi kan medverka till en positiv lösning, syftande till att ha järnvägsförbindelsen färdig samtidigt som broförbindelsen — en broförbindelse som kan avpassas efter det trafikbehov som kommer att visa sig. Det kan vi göra genom ett bifall till utskottets förslag, som samtidigt innebär ett avståndstagande från de teknokratiska tankarna på en hård koncentration och exploatering i sydvästra Skåne.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag är inte så förfärligt övertygad om att jag har fått något riktigt fast grepp på när en järnvägstunnel i HH-leden kan komma till stånd, även om man skulle gå på det förslag utskottet lägger fram i dag. I viss mån är ju det projektet ändå skjutet på framtiden. Dessutom

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

tycker vi som så, att skall man bygga en järnvägstunnel i HH-leden bör den byggas med tanke på framtida kapacitetsbehov. Vi förutsätter nämligen att järnvägstrafiken skall få ökad betydelse, och därför menar vi att det enda riktiga är att satsa på en dubbeltunnel.

Det är ju ett paket som ligger framför oss nu, och det innefattar både bilbron och den tunnel som är föreslagen. Eftersom vi är motståndare till bron, får vi naturligtvis gå emot även förslaget om HH-tunneln. Men jag skulle vilja poängtera att det från dansk sida redan tidigare har visats ett mycket stort intresse för att få till stånd en tunnel i HH-leden. Och en tidigare talare – jag tror att det var herr Lothigius – förutsatte att även om inte Saltholmsprojektet skulle bli förverkligat, skulle det finnas mycket god möjlighet till en uppgörelse med danskarna i fråga om en tunnel i HII-leden.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! När de har diskuterat om tunneln skall vara enkelspårig eller dubbelspårig har både de danska järnvägsmyndigheterna och de svenska ansett att med tanke på den korta sträcka som själva tunneln under Öresund omfattar räcker det inom överskådlig tid med den kapacitet som en enkelspårig tunnel får. Och det som man bör beakta här är att förslaget innebär att vi får en järnvägstunnel, under det att herr Magnussons i Kristinehamn negativa inställning betyder att förslaget om de fasta förbindelserna förkastas och man får börja från början igen med nya förhandlingar. Där har vi den stora ovissheten.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag är inte övertygad om att vår ståndpunkt i ch för sig skulle förskjuta frågan. Det förutsätts ju ändå att bilbron skall byggas först. Vi har redan tidigare varit inne på att det också kan komma att visa sig att trafik kommer att dras över från den HH-led som redan nu finns till den bilbro som kommer att byggas mellan Köpenhamn och Malmö. Jag tror alltså att ett satsande från början på en järnvägstunnel i HH-leden skulle göra det möjligt att tidigare få till stånd en effektiv järnvägsförbindelse över till kontinenten.

Fru SUNDBERG (m):

Herr talman! Politik är inte alltid att vilja. För oppositionspolitiker, kanske särskilt för moderata samlingspartiet i det här fallet, har det gällt att politik är att välja. Det är då fråga om vårt ställningstagande till regeringens förslag att godkänna avtalet mellan Sverige och Danmark, ett avtal vars tillkomst vi på inget sätt har haft möjlighet att påverka. Att många människor upplever sig ha ställts inför färdiga fakta har säkert bidragit till att skapa en våldsamt reaktion mot förslaget. Detta har i sin tur tyvärr haft till följd att konkreta sakfrågor sällan har kunnat diskuteras, eftersom debatten medvetet infekterats av vissa intressegrupper.

I sitt politiska valjande har moderata samlingspartiet beslutat att acceptera avtalsförslaget. Detta vårt accepterande innebär emellertid inte att vi är odelat tillfredsställda med avtalets utformning och det förarbete

som ligger bakom avtalets tillkomst. Vi är emellertid medvetna om att trafikutskottet i sitt arbete försökt att tänja avtalets bestämmelser i en riktning som syftar till att tillfredsställa såväl motionärer som trafikutskottets ledamöter från moderata samlingspartiet.

I ett avseende har vi känt oss hårt bundna. Trafikminister Norling har ju sagt i sin proposition att det gäller att förkasta eller acceptera avtalet, ungefär som riksdagen skall göra i vår med det vilande grundlagsförslaget. Vi kommer aldrig riktigt att få veta om kommunikationsministern i sitt samarbete med den danske trafikministern inte trots allt hade vissa möjligheter att säga: "Jo, vi tog avtalet, men bara på det villkoret att tunnelförbindelsen blir färdig först." Så diffust som den delen av avtalet är skriven vore det, som jag uppfattar det, inte osannolikt att två grannar i en förhandling skulle ha kunnat enas om en förändring som den ena parten anser nödvändig.

Jag har också litet svårt att acceptera att Sverige först skall godkänna avtalet. Inte minst mot bakgrund av anknytningen till Saltholmsprojektet hade, tycker jag, det riktiga tillvägagångssättet varit att Danmark efter Sveriges erbjudande godkänt avtalet och vi hade kunnat konfirmera detta. Nu är emellertid situationen sådan som den är, och vi har att ta ställning till föreliggande proposition.

Den allmänna opinionen mot fasta förbindelser har koncentrerats till den södra KM-leden. Det är i och för sig, om vi skall bedöma det miljöpolitiskt, kanske märkvärdigt. Helsingborg–Helsingörleden är det av förslagen vars ekologiska och kanske särskilt marinbiologiska konsekvenser är minst utredda. Alternativet, som jag från början och många med mig helst hade sett – en bro mellan Helsingborg och Helsingör –, hade förorsakat mindre bekymmer. Men vi vet i dag att det förslaget föll, bl. a. mot bakgrund av att man i Danmark ansåg att det skulle medföra trafikinvesteringar på åkerjorden på Själland som danskarna inte gärna ville se gjorda. Det skulle ha blivit ytterligare investeringar i förhållande till vad de nu gör.

Jag vill gärna redan nu säga att när vi anlägger agrara synpunkter på den här propositionen, så måste vi samtidigt anlägga internationella. Livsmedelsbristen är ingen nationell företeelse i vårt land, den är och kommer att förbli en global företeelse.

Så tillkom emellertid det faktum att Kastrup måste ersättas. Egentligen borde, herr kommunikationsminister, hela debatten ha kunnat koncentreras till en enda fråga: Behöver vi i Norden en stor internationell flygplats? Den frågan har diskuterats i Nordiska rådet, och den har åtskilliga gånger diskuterats av, som jag uppfattat det, en enig riksdag.

Man har alltså varit enig om behovet härvidlag. Från moderata samlingspartiets sida har vi därför knutit godkännandet av avtalet till byggandet av en storflygplats på Saltholm. Avtalet i sig innehåller ingen passus om att Danmark förbinder sig att bygga en storflygplats. Den förutsätts bli byggd, och beslut har också fattats av folketinget. Men den politiska situationen i Danmark är sådan att jag tror att vi har gjort alldeles rätt från moderata samlingspartiets sida när vi begärt att riksdagen skall uttala att Saltholmsprojektet är grunden för brobygget. Det är ett uttalande som trafikutskottet också har föreslagit att riksdagen

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

skall göra, och så kommer säkerligen att ske. Det är en grundläggande och ovillkorlig förutsättning för godkännande av avtalet.

Kommunikationsministern tog upp frågan om finansieringen. Jag träffade här i riksdagshuset en person som icke var riksdagsman men som hade lyssnat på kommunikationsministern, och han sade: Är det inte våra skattepengar som skall gå till KM-leden? Det tycker jag ger belägg för att det var riktigt att kommunikationsministern tog upp denna fråga, fastän den har diskuterats i sex månader. Den har ännu inte nått ut till svenska folket.

Här har diskuterats orsaken till de missförstånd när det gäller finansieringen av KM-leden som har uppkommit, och man har bl. a. nämnt tidningen Land. Jag vill gärna ha in i riksdagens protokoll frågeställningen som den var publicerad i tidningen Land. Jag tror nämligen att de falska premisser under vilka man gick ut och frågade svenska folket i mycket hög grad har bidragit till att skapa opinionen mot KM-leden. Den fråga som ställdes hade följande lydelse: "Förslag finns att bygga en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Sveriges kostnad för tunneln skulle bli ca 400 miljoner kronor. Förslag finns också att bygga en landsvägsbro mellan Malmö och Köpenhamn. Sveriges kostnad för bron skulle bli ca 1 200 miljoner kronor. Anser ni — — —" osv.

Från denna talarstol har åtskilliga gånger i dag förts fram synpunkter på denna frågeställning, och jag skall inte ytterligare komplettera dem. Men jag tror att man ibland måste gå ned till ännu enklare ord, och jag drog parallellen att ställa följande fråga till en person: Vill du köpa en Volkswagen för 20 000 kronor eller en stor Volvo för 40 000 kronor? Är man i mindre goda ekonomiska omständigheter är det väl självklart att svara: Ingendera — möjligtvis Volkswagen.

Men för att fortsätta liknelsen hade det varit riktigt att gå ut och fråga: Vill du för en billig penning låna en Volvo eller vill du köpa en Volkswagen för 20 000 kronor?

På det sättet kan man skapa en opinion. Och den opinion som tillskapats tycks ha vunnit mycket stort insteg hos svenska folket efter Rapports redovisning. Enligt tidningsreferat var ju motståndet där beroende bl. a. på kostnaden.

Herr talman! I en motion har jag tillsammans med herr Clarkson mycket starkt velat prioritera byggandet av HH-leden. Jag har i motionen utförligt redovisat orsakerna till detta mitt ställningstagande, där givetvis det mest väsentliga är betydelsen av att föra över så stor del som möjligt av vårt transporterade gods till spårbunden trafik. Jag tror att det är utomordentligt väsentligt att så sker, och frågan har kanske än mer aktualiserats i dessa de senaste dagarna av energikris.

I motionen krävs att HH-leden skall vara färdig ett år före KM-leden. Trots att trafikutskottet avstyrkt motionen, eftersom den innebär ett avståndstagande från propositionen, hoppas jag att den omständigheten att utskottet använder ordet "samtidigt" när det gäller HH-leden i alla händelser skall förhindra att denna led blir färdig senare än KM-leden. Och eftersom knappast vår konung — eller vem det nu blir som skall klippa av banden — lär klippa dem på samma dag tillåter jag mig att

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

alltjämt hysa den förhoppningen att HH-leden skall blir färdig tidigare och dessutom att den skall bli färdig även om en fördröjning av Saltholmsprojektet hindrar eller omöjliggör byggandet av en bro.

Under mina år i riksdagen har jag ägnat mig åt och tyckt om att ägna mig åt miljöfrågorna. Mot bakgrund av den miljöpolitiska betoning som den här frågan har fått kanske då många anser det underligt att jag med mitt intresse för miljön ändå har biträtt propositionens förslag att godkänna avtalet. Men miljöpolitik är som jag ser det inte bara att säkra en god miljö åt dem som redan har en sådan, utan vi har också ett miljöansvar mot dem som saknar en god miljö – ja, för dem som har en dålig miljö. Tillsammans med riksdagskamrater är jag ofta i Malmö och känner därför till problemen i den sladen. Dessutom har jag i minnet hur färljäläget i Malmö såg ut 1963, alltså för 10 år sedan. Och jag vet hur där ser ut i dag, med uppställningsplatser och köer, med en växande genomfartstrafik och ett ökande antal bilar för uppställning för överfart på färjorna. Att extrapolera fram denna minnesbild till 1985 ger för mig en fasansfull föreställning om hur Malmö innerstad kommer att gestalta sig. Mot detta sätter jag då verkan av en enda led, där ingen bil behöver stanna, där bilarna kör rätt över Sundet och där Malmö kan få fungera som en stad med kortare väntetider, mindre buller och mindre avgaser. Framtiden får väl visa om jag har fel. Erfarenheten hittills visar att jag har haft rätt.

Jag skall inte heller – som flera andra har gjort – tala om konsekvenserna för Helsingborg, alltså konsekvenserna av vad som sker i Sundet med en växande färjetrafik. Jag vill i stället erinra mig vad Carl Snoilsky en gång skrev i en dikt som riktade sig till HH-leden och där han säger så här:

”Där en bro är kastad över
bäckens smala silverband,
där går gränsen mellan Sverige
och den danska kronans land.”

Jag tror att vi i framtiden kan få ändra orden ”bäckens smala silverband” till ”Sundets vackra silverband” för bron kommer att gå på den södra leden.

I miljödebatten har frågan om åkerjorden intagit en framträdande plats, och där har siffror bollats fram och tillbaka med varandra. Men vad man inte har tagit upp är vad som händer med åkerjorden för det fall att bron inte kommer till. Vi har fattat beslut om att bygga ut Sturup med en parallellbana och en tvärbana 1975 men det beslutet är nu uppskjutet. Det skulle vara mycket intressant att höra kommunikationsministerns svar på denna fråga: Om Saltholm kommer till, behövs det då över huvud taget någon utbyggnad av Sturup? Om inte är det väl rimligt att säga, att mycket stora åkerarealer – låt vara av inte lika hög kvalitet som i Malmöområdet men dock i hög grad jordbruksproduktiva -- kommer att räddas åt svenskt jordbruk. Men dessa miljövärden tiger man med.

Dessutom vill jag, för att återgå till situationen i Malmö, säga något om ianspråktagandet av åkerjord. Den som har varit på Nobelvägen och talat med, inte bara dem som demonstrerade i frågan, utan också med

dem som bara bor där, vid en väg med en genomfartstrafik som är fullständigt orimlig, vet att det ligger i de människornas intresse och i samhällets intresse att ringvägarna kommer till stånd oberoende av bron. Så kommer också att ske.

Men det stora hotet mot Skåneregionen är inte bron, utan det är SSK-planen. Först och främst är det orimligt med den hopkoppling som har gjorts mellan bron och SSK-planen. Jag tror att det var kommunikationsministern som berörde förtroendet för de kommunala förtroendemännen. Vi gläder oss åt att för första gången på 40 år ha fått borgerlig majoritet i Malmöhus läns landsting, och vi önskar herr Håkansson välkommen som landstingsordförande.

När det gäller den fortsatta utbyggnaden av vårt län och SSK-planens genomförande är det inte i första hand vi här i riksdagen som skall besluta; det är de olika kommunerna från Trelleborg och upp till Kävlinge. Det är borgerlig majoritet i ett par av dem, och det är socialdemokratisk majoritet i Malmö. Om man nu inte kan vara så generös som herr Norling och tro även på motståndarpolitikernas goda vilja, så bör man väl ändå i rimlighetens namn tro på partikamraternas goda vilja. Centerpartiet är det största partiet i de flesta av dessa kommuner med borgerligt styre.

Jag tycker att det vore ytterligt angeläget att centerpartiet i stället för att motarbeta bron på detta, som jag tycker, ojusta sätt verkligen gick in för att tillsammans med oss andra få majoritet också i Malmö stad. Då skulle vi ju vara alldeles säkra på att den koncentration och den fasansfulla utveckling som har skildrats också av vpk inte skulle bli verklighet.

1985 har nämnts som ett aktuellt årtal. George Orwell har skrivit en bok som heter "1984". I samband med den debatt som förekommit om brobygget har jag erinrat mig hans skräckvisioner av en diktaturstat där människan var av noll och intet värde. 1984 låg när boken skrevs – på 1940-talet – långt fram i tiden. Vi kan i dag konstatera att samhällsutvecklingen – tack vare inflytandet av oss politiker på riks- och kommunalplanet – icke har gått i den riktning som Orwell anteciperade i sin bok "1984". Det är därför för mig oförståeligt att reservanterna i sin miljöpolitik och sin trafikpolitik återgår till sådana science-fiction-förutsägelser i stället för att i vår verklighet bygga och verka för den goda miljö och det goda samhälle som vi vill ha omkring oss.

Jag tror – och många delar där min uppfattning – att västvärlden i dag står inför en vändpunkt. Även om den aktuella energikrisen är temporär har den långtgående verkningar. Vi måste i framtiden i betydligt högre grad projektera för ett liv med mindre slöseri med och fullvärdigt utnyttjande av de naturresurser som vi kan och får utnyttja. Dit hör också bensin och drivmedel för våra fordon. Våra värderingar av livskvalitet kommer att förändras och har redan gjort det. Det materialistiska samhället med tillväxttakten som *enda* kriterium på framåtskridande kan och bör inte leva vidare.

Några undrar kanske hur man då kan stödja tillkomsten av en bro mellan Köpenhamn och Malmö. Jag för min del vill arbeta just för denna verklighet. Den grundläggande målsättningen är att närma folk och

nationer varandra. Isolationism betyder utarmning, inte bara materiellt. Genom friare och bättre förbindelser individer och länder emellan skapas de enda godtagbara förutsättningarna för fred och frihet på denna jord.

Herr Lothigius talade om internationell allemansrätt. Den skall ställas mot den nationella eskapism som jag tycker präglar motståndarnas argumentering här i dag.

Vi riksdagsmän som har sysslat med denna fråga har på många håll fått höra: Du är väl inte för fin för att byta åsikt? Nej, jag tror att vi riksdagsmän i hög grad skall vara benägna att byta åsikt, om det finns anledning till det. Men vi måste grunda våra åsikter på en ärlig övertygelse. Min ärliga övertygelse är i detta fall att det är bättre att godta förslaget i propositionen om godkännande av avtalet än att rösta på centerns eller vpk:s reservation.

Herr HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Fru Sundberg har varit inne på planeringsfrågorna och då också kommit att nämna Malmöhus läns landsting. Det är fullt klart att landstingen är intresserade av planeringsfrågorna, men vi har inte stor möjlighet att påverka dem. Landstingen vill försöka skaffa sig större inflytande, och vi har under de senaste åren fått en vidgad debatt i landstingen om dessa frågor.

Nej, det är länsstyrelsen som till stor del sköter planeringen, och givetvis även kommunerna. Vad är det som i mycket hög grad styr just koncentrationen av bebyggelse? Jo, under de gångna åren har bostadskvotstilldelningarna i stor utsträckning styrt lokaliseringen av bostäder. För Malmöhus läns del har vi därvidlag två kvoter: en för SSK-området, direkt från bostadsstyrelsen, och en för den övriga delen.

Sedan kan jag nämna att de områden som expanderat mest är de kommuner som har socialdemokratisk majoritet: Trelleborg, Malmö, Landskrona och Helsingborg. Det är fullt klart att vi i centern skall använda vårt inflytande där vi har något till att åstadkomma en annan fördelning än det varit tidigare.

Vidare vet jag att fru Sundberg har motionerat om den goda jordens bevarande. Hur stämmer det med att hon nu frivilligt är med på att upplåta det som de facto är såväl Skånes som Sveriges bästa jord för ett ändamål som den egentligen inte skulle användas till?

Fru SUNDBERG (m) kort genmäle:

Herr talman! Det är riktigt att jag två gånger har fått riksdagen – en gång genom jordbruksutskottet och en gång genom civilutskottet – att uttala sig i hög grad positivt till yrkandet att vi skall bevara högvärdig åkerjord från bostadsbyggande. Men i det här sammanhanget är åtgången av åkermark marginell. Redan den vinst som görs om vi antar att vi slipper bygga ut Sturup med två banor är större.

Jag tycker att man i ärlighetens namn då måste tillägga att herr Håkansson och jag, om vi skall vara helt konsekventa, inte borde tillåta våra barn och barnbarn att bo i egna hem på skånejorden. Det är den för dyrbar för. Skall vi hårdra frågan om åkerjorden extremt får vi bara tillåta höghusbebyggelse – som är den minst markkrävande. Det extra

tillskottet för brobygget motsvarar ett par års skillnad mellan egnahems- och höghusbebyggelse i vårt eget län. Vägplaneringen i övrigt är, som jag tidigare anförde, icke beroende av brons tillkomst.

Herr HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Fru Sundberg och jag skall inte träta om detta, men jag tror att vi är överens om att det finns en mycket stor variation i vad gäller beskaffenheten hos åkerjorden i Skåne – inte minst i Malmöhus län. Vi behöver inte fara särskilt långt från Malmö-Lundområdet för att komma till ur åkerbrukssynpunkt mycket sämre mark, som kan bebyggas.

Jag vill åter anknyta till landstingen. För några år sedan begärde vi från centerns sida att man skulle försöka få fram planering för ett ökat byggande i t. ex. Sjöbo, Hörby och liknande trakter – där det inte finns möjlighet, hur man än bär sig åt, att få samma avkastning av jorden som inom Malmö-Lundområdet. Det är en väsentlig skillnad.

Fru SUNDBERG (m) kort genmäle:

Herr talman! Vi skall inte starta en jordbrukspolitisk debatt, men herr Håkansson och jag är nog fullständigt överens om en sak, nämligen att vi – om vi kan få en borgerlig majoritet i Landskrona och Malmö – troligen kan slippa mycket av den bortödsling av åkerjord som skett i samband med bostadsplaneringen.

Sedan tror jag inte att vare sig moderata eller centerpartistiska kommunalpolitiker kan ha fullständigt rent samvete när det gäller skydd av åkerjorden. Men bl. a. på den punkten har landsting och länsstyrelse en uppgift att fylla, och kanske också på sikt riksdagen.

Fru LUNDBLAD (s):

Herr talman! Den som hela sitt liv bott vid Öresund och på nära håll – från båda sidor av sundet – har upplevt de senaste decenniernas nästan otroliga ökning av antalet resor över Öresund, såväl i södra som i norra delen av sundet, måste ställa sig oförstående inför de politiker som med hänvisning till antingen miljövårdshänsyn eller olika trafikpolitiska uppfattningar vill uppskjuta förverkligandet av de fasta förbindelserna över Öresund. Politik är att vilja, har det sagts. Ja, just det! Det är att vilja med gemensamma lösningar underlätta för människorna att genomföra sina önskemål också när det gäller resor och fritid.

Får verkligen politikerna fördröja frågan längre? Även en begäran om ytterligare utredning av tidplaner m. m. innan ett slutgiltigt ställnings-tagande skall ske måste med hänsyn till att avtalen också skall godkännas av den danska regeringen anses innebära osäkerhetsmoment.

Från socialdemokratiskt håll i nordvästra Skåne och i Skåne över huvud taget finns det ingen tvekan inför förslaget – snara fasta förbindelser behövs över Öresund. Vad vi med motion nr 2077 har önskat är att föra fram projektet med järnvägstunneln i HH-läget till samma angelägenhetsgrad som bron mellan Köpenhamn och Malmö.

Det gäller att ordna järnvägstrafiken mellan Sverige och Danmark och därmed också kontinenten på ett mindre tidskrävande och mer smidigt sätt än nu så att inte stora mängder av gods måste vänta på överskeppning

Torsdagen den
13 december 1973*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

och passagerarvagnar måste kopplas av och an på färjorna. Det finns för närvarande stora godsterminaler som belägger centrala utrymmen i Helsingborg och Helsingör, och det är till mycket stort besvär för planeringen i städerna.

Det har talats mycket om kringmiljön vid brobyggena. Jag skulle vilja uppmana de till brobygget tveksamma ledamöterna här att ta en titt på omgivningen vid ett par arrangemang för trafik i Danmark: Storströmsbron och Stora Bältfärjorna. Storströmsbron är en bro för väg- och järnvägstrafik mellan Själland och Falster, och där finner man en mycket fin trafikström både före och på bron. Den har en vacker omgivning, där är ingen smuts, ingen oljerök. Om vi däremot kommer till omgivningen av Stora Bältfärjorna i Korsör och Nyborg skall vi finna stora permanent-belagda terminaler för bilar, massvis med spår för tåg, stora väg- och lossningsarrangemang, många bilköer och fullt med oljerök och gnissel från järnvägsvagnar. Närmiljön för de människor som bor på dessa platser ter sig helt olika beroende på om det är färjetrafik eller trafik över bro. Det är ingen tvekan om att trafiken över bro är den som för människan i den nära miljön måste te sig mycket mer angenäm än färjetrafik.

Beträffande de mera vidsträckta miljöintressena kan det naturligtvis se annorlunda ut, men där vill jag hänvisa till andra socialdemokratiska politiker som senare tar till orda i debatten.

Statsrådet har upplyst om att godsmängderna ökar oerhört, och jag vill därför också understryka behovet av att järnvägstunnelns projektering forceras.

En annan politiker från Helsingborg, Sten Sjöholm, har i motion föreslagit att överenskommelsen om tunnelbygget skulle avslås. Jag har en känsla av att han här förfäktar vissa kortsynta ekonomiska synpunkter när han menar att ett tunnelbygge skulle med några år försena lösningen av vissa planeringsfrågor i Helsingborg och av denna orsak vill avslå förslaget om en långsiktig lösning av bangårdseländet i Helsingborg. Jag kan inte tänka mig att de danska och svenska järnvägsmyndigheterna på sikt skulle föredra en överföring av gods per färja i leden Helsingborg—Helsingör eller någon annan färjled mot kontinenten. Jag anser att även Helsingborgs planeringsfrågor på sikt måste lösas bäst om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kommer till stånd. Större delen av nordvästra Skånes befolkning delar säkerligen denna uppfattning. HH-leden är väsentlig även för trafiken från norra och västra Sverige. Vi motionärer är därför tacksamma för att trafikutskottet har tillstyrkt vår önskan om att föra fram just den frågan.

Det har talats här om att man för att bygga tillfartsvägarna till bron måste lägga beslag på värdefull åkerjord. Jag skall inte ge mig in på någon värdering av åkerjorden, men med den kännedom jag har om livsmedelsfrågorna vill jag säga att i det globala perspektivet betyder inte några få hektar här och där någonting, utan vad som betyder något är att man över hela världen kan lösa befolkningsproblemet och kanske också att man kan lösa livsmedelsproblemet på så sätt att icke uppodlade jordarealer i andra stater kan tas i anspråk för att förbättra världens livsmedelssituation.

När det gäller planeringsfrågorna vill jag understryka att det är viktigt,

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

när ett beslut om bro- och tunnelbygge har fattats, att de lokala instanserna verkligen planerar för dessa förbindelser och för miljön vid fästena på båda sidor. Det måste bli ett mycket intimt samarbete mellan olika planeringsmyndigheter och vägmyndigheter i Skåne och Danmark, så att vi kan skapa en angenäm miljö för människorna.

Frågan om fasta Öresundsförbindelser har varit som en långdans med många turer. I 20 år har dansen gått. Sedan Bengt Norling tog ledningen av långdansen tycker jag att den har stadgat sig, och den synes nu närma sig slutmålet. Nu bör långdansen, åtminstone på den svenska sidan, ta slut. Jag tycker att statsrådet Norling precis som den lugne och snälle tomten nu skall få pusta ut efter Luciadagen.

Jag är mycket tacksam för att HH-ledens projektering har förts fram genom utskottets förslag, och jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr SJÖHOLM (fp):

Herr talman! Fru Lundblad sade något om bangårdseländet i Helsingborg och att det skulle vara orsaken till att jag är motståndare till en tunnel. Så är det inte, och jag skall återkomma till det. Vi har förvisso ett elände när det gäller bangården i Helsingborg, men att driva den frågan är bypolitik, och som fru Lundblad vet är jag en svuren fiende till sådant i riksdagen.

Fru Sundberg talade om sundets vackra silverband. Jag är en litet mer prosaisk natur, och jag skulle vilja kalla det för vad det verkligen är. Det är ett kloakdike på grund av att vi har försummat miljövården alltför länge. Men det gör det inte mindre angeläget att spänna en bro över sundet, så i det fallet är vi eniga.

Jag lyssnade i förmiddags när centerpartiledaren herr Fälldin talade. Jag fick en känsla av att han hade funnit att han kommit ut på alltför djupt vatten när det gäller Öresundsbron för han begav sig skyndsamt till Bolmen. Han sade någonting som kunde tydas så att han missunnade helsingborgarna att få vatten från Bolmen. Han sade det nästan som om han menade att det vore mycket bättre att Helsingborg låg vid Bolmen än att helsingborgarna fick vatten därifrån. Det är ju en viss form av regionalpolitik, men den är i Salig Dumboms anda; denne tyckte att man hade ordnat det så vist att det kom floder där det låg stora städer.

Jag skall inte hålla någon föreläsning, herr talman här har hållits tillräckligt många sådana – utan bara göra några korta kommentarer.

Det ligger som jag ser det reaktionära tankegångar bakom motståndet mot att bygga en bro mellan Köpenhamn och Malmö. För det är reaktionärt att angripa bilismen. Bilen har väl mer än något annat medverkat till att sprida jämlikheten över landet. Bilismen har medfört att människor även i små ekonomiska omständigheter kan komma ut och se både vårt land och andra länder. Att motarbeta den är reaktionärt. Vad som behövs är att göra den mera miljövänlig. Och det finns nog medel till det.

Det är vidare givetvis reaktionärt att söka hindra den fria samfärdseln mellan människor och länder – som man har velat göra. Det är ganska skrämmande om man försöker hindra människor att komma till Sverige.

Låt mig göra ett antagande. Om Köpenhamn och Malmö hade legat i

samma land, oavsett Danmark eller Sverige, är det väl ingen som vill bestrida att vi hade haft en bro för länge sedan. Det är självklart. Varför skall det vara skillnad att spänna en bro mellan två broderländer som Danmark och Sverige i god nordisk anda och i den internationella förbrödringens tecken? Bygg bron alltså! Man skall slå broar mellan länderna, här som annorstädes.

Jag kan inte underlåta att säga någonting om centerpartiets hållning. Hållning är en litet smickrande benämning, därför att det är faktiskt mer hållningslöst. Den 24 januari föreslog elva centerpartister, de flesta från södra delarna av vårt land – det var en del tunga namn, herr Håkansson var med bland dem – att man skulle bygga både en tunnel och en bro. Det finns inget tvivel om det. När man sedan kommer fram till en reservation den 16 mars hade centerpartisterna i trafikutskottet ännu inte börjat vackla i sin hållning, men det gjorde de sedan. I dag kommer säkert alla elva att rösta mot brobygget.

Man brukar tala om omvändelse under galgen, men här var det faktiskt en omvändelse inför valet. Det var det berömda fingret som var uppe. Man ville känna om det kom en vind som blåste med sig röster i det här fallet. Det är naturligtvis tillåtet – fattas bara annat. Men man behöver väl inte så småningom krypa bakom andra argument som inte har täckning.

Miljöproblemen har det talats mycket om. Som jag ser det har man överdimensionerat dem alldeles kolossalt när det gäller Köpenhamn–Malmöbron och mer eller mindre nonchalerat dem när det gäller tunneln Helsingborg–Helsingör. Enligt min mening är miljöproblemen mycket allvarigare där. Fru Sundberg var inne på att det alternativet var minst utrett. Det håller jag med om. Men trots det ville fru Sundberg forcera byggandet där. Det är dålig konsekvens. Det finns som alla vet marinbiologer som varnar för vad som kan hända om man lägger en tunnel, stor som ett fyra våningars hus, på botten av sundet mellan Helsingör och Helsingborg och därmed stänger ute det friska vattnet. I den mån det finns friskt vatten i Öresund kommer det från Kattegatt; och det kommer på botten. På marinbiologiskt håll tror man att stoppas det, kan både Öresund och Östersjön bli fullständigt döda hav. Det kan alltså bli katastrofala följder. Jag anser att man icke får börja bygga en tunnel förrän man har hundra procentiga garantier för att det inte blir dessa menliga konsekvenser. Utskottet har tagit litet för lätt på detta. På s. 14 i betänkandet står det ett par rader om att man skall göra framtida undersökningar, men man går ganska lätt ifrån det här problemet.

En enda synpunkt till. Det kan komma att hända att när tunneln är färdig finns det inte längre något gods att transportera i tunneln, beroende på att SJ som bekant redan nu har alltför liten kapacitet i Helsingborg-Helsingör och skulle vilja bygga ut i morgon dag. SJ skulle ha beställt en ny färja i morgon, en färja i stil med dem som nu går mellan Trelleborg och Sassnitz, om man inte hade blivit låst av tunnelplanerna. SJ måste nu lägga över sin godstrafik till Trelleborg–Sassnitz. Det är ett av skälen till att statens järnvägars generaldirektör icke vill ha en tunnel. Det är ganska anmärkningsvärt att vi här skulle bygga en tunnel för ett statligt verk som självt inte vill ha den av de skäl jag nu anfört.

Jag hade, herr talman, en interpellationsdebatt i Helsingborg med socialdemokraternas ledande man där, herr Börje Skarstedt, som helt instämde i de synpunkter jag här framfört, att det är mycket sannolikt att när tunneln väl står färdig ligger hela godstrafiken på Trelleborg—Sassnitz. Det kan alltså bli en katastrofal felinvestering att bygga en tunnel. Det är alltså, fru Lundblad, dels de miljömässiga aspekterna, dels risken för att det blir en felspekulation som gör att jag är emot en tunnel.

Jag tycker att det är självklart att man skall bygga en bro, men jag har vissa dubier mot tunneln. Nu kan man emellertid inte yrka bifall till det ena och avslag på det andra, eftersom det är ett paket som är odelbart. Därför är jag med på att propositionen bifalles, men jag vill att man skapar garantier för att inte vattnet i Östersjön och Öresund blir förstört genom tunnelbygget. Det får inte bli några döda vatten. Om man inte har en sådan garanti, bör man inte bygga tunneln.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sjöholm brukar ju vara en särpling i många avseenden, och han är det även i det här fallet. Han är såvitt jag vet den enda person i Helsingborg som är mot byggandet av en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

Men jag begärde inte ordet för att påpeka detta. Han säger att motståndarna mot den fasta KM-leden är reaktionära på det sättet att de är motståndare till bilismen. Vi är inte några motståndare till bilismen utan motståndare till en ohämmad utveckling av bilismen. Eftersom denna ger sämre möjligheter för kollektivtrafiken som följd, något som i sig innebär mindre jämlikhet för människor, tycker jag att motsatsen är fallet. Vi vill kämpa för bättre möjligheter för kollektivtrafiken, och därmed kämpar vi för större jämlikhet mellan människorna.

Sedan kallar han det reaktionärt att vara motståndare till förbindelser med andra länder. Däri kan jag i och för sig instämma, men så är inte fallet för vår del. Vi vill kämpa för bättre förbindelser med andra länder, men vi har vår egen uppfattning om hur dessa förbindelser skall vara.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sjöholm tar upp en mycket väsentlig fråga, när han talar om vikten av att man ordentligt undersöker förhållandena i Öresund då det gäller tunneln. Vi har sagt att ytterligare utredningsarbete här behövs. Motivet till att vi i hemställen från utskottet säger att man skall påskynda arbetet är just att det är så viktigt att få dessa förhållanden undersökta. På dansk sida har ganska ingående undersökningar gjorts, men dessa behöver kompletteras, vilket tar ganska lång tid. Jag vill dock försäkra att skulle det visa sig att svårigheter och sådana nackdelar som herr Sjöholm befarar kan uppstå på det djup man tänkt sig ha för denna tunnel, måste den ytterligare sänkas. Möjligt är att detta blir något dyrare, men självklart måste man se till att vi här får en tillfredsställande lösning. Detta vill utskottet understryka.

Herr HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sjöholm talar om hållning. Han fortsatte med att säga att det är reaktionärt mot bilismen, om man går emot ett broförslag

på KM-leden. Är det inte lika reaktionärt att gå mot en förbindelse på HH-leden som nu Sten Sjöholm gör? Om man skall vara välvillig i det avseendet mot bilismen, kan man lägga den fasta överfarten på det ena stället lika väl som på det andra.

Sedan är det väl fullt uppenbart att när sjötrafiken fungerar som den nu gör, finns möjligheter för bilister att ta sina bilar över sundet.

Herr Sjöholm nämnde hur centern ställt sig i denna fråga. Vi har sagt nej till det paket som nu föreligger och begär ytterligare utredning när det gäller den södra fasta förbindelsen, såväl ur trafik- som ur miljö- och regionalpolitiska aspekter. Därmed har vi inte sagt ett absolut nej till en förbindelse. Om den skulle visa sig nödvändig, vill vi rekommendera att den skall göras spårbunden.

Det är märkligt att Sten Sjöholm inte mera intresserar sig för rent lokala problem, för det är faktiskt ett problem när det gäller järnvägs- trafiken på HH-leden. När man kommer utifrån och möter dessa problem, tycker man att det finns anledning att så fort som möjligt få dem lösta.

Fru LUNDBLAD (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag tycker att herr Sjöholm raljerar litet väl hårt i dessa frågor. Han säger att vi vill att det minst projekterade förslaget skall forceras fram. Vi tycker att broförslaget är den riktiga lösningen, och därför vill vi forcera fram just detta förslag. Herr Sjöholm ser mycket kortsiktigt på problemen i Helsingborg. Jag har läst interpellationen och svaret, men jag måste ändå säga att jag föredrar tio år till av bangårdselände i Helsingborg för att i fortsättningen få frågorna lösta.

Herr Sjöholm klagade över de tio åren, men talade inte om hur det skulle bli i fortsättningen, och det är fel. Politiker måste faktiskt handla på lång sikt ibland.

Herr SJÖHOLM (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är inte så lätt att hinna svara fyra talare på tre minuter.

Jag vet inte hur kommunistrepresentanten visste att alla i Helsingborg utom jag var för det här förslaget. Det fordrar en förklaring. Har ni några speciella metoder för att pejla stämningen, så tala om det.

Jag tackar utskottets ordförande för det klarläggande beskedet att om det skulle visa sig att det blir menliga hydrologiska följder skall man inte bygga tunneln. Det är jag tacksam för.

Till herr Håkansson vill jag säga att det aldrig i denna debatt har varit tal om någon bro mellan Helsingborg och Helsingör. Enligt utskotts- ordföranden är en sådan bro omöjlig ur sjöfartssynpunkt.

Jag är mycket intresserad av de lokala problemen i Helsingborg, herr Håkansson. Jag är med i en parlamentarisk bangårdskommitté som fått fram en mycket bra lösning, enligt vilken vi på två år skulle ha varit av med hela bangårdseländet. Det vill jag säga också till fru Lundblad, för fru Lundblad måste veta, även om inte herr Håkansson vet det, att det finns ett fullt färdigt förslag, som SJ vill ha och som de vettigare medlemmarna av bangårdskommittén också ville ha.

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

På tal om att säga ja och nej: Herr Håkansson, ni sade ju ja i januari och mars. det kan ni inte komma ifrån. Nu säger ni nej, och i morgon säger ni antagligen ja. Man kan dra den slutsatsen. Ni har sagt ja i januari och mars, och plötsligt svänger ni.

För att återkomma till fru Lundblad och bangårdseländet, så finns det ju en lösning som är mycket snabbare. Jag tror det blir väldigt svårt att i tolv år till ha gubben med den röda flaggan som går genom staden då tågen kommer och ställer till kaos i trafiken. Men det var inte mitt huvudskäl mot tunneln, utan det var de ekologiska följderna.

Ingen vill bemöta mig när jag säger att SJ inte vill ha den här lösningen och att SJ lägger över sin trafik till Trelleborg -Sassnitz. Det tycker jag är ganska väsentligt. Men det tar ni inte upp.

Jag raljerade inte, fru Lundblad, utan jag tyckte det var litet konstigt när fru Lundblad sade att förhållandena Helsingborg-Helsingör är minst utredda. Ändå ville hon forcera detta; det tyckte jag var litet inkonsekvent.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! För att undvika varje missförstånd vill jag säga till herr Sjöholm att om det blir sådana olägenheter som herr Sjöholm nämnde, om tunneln läggs på det djup som man nu sagt, då får man gå djupare. Ingenting tyder på att det skulle vara tekniskt omöjligt med en sådan lösning.

Vi behöver alltså inte nämna alternativet att inte bygga tunneln alls. Men just därför att det finns ganska mycket utredningsarbete att göra innan man kan börja tunnelbygget tycker vi det är så angeläget att påskynda dessa utredningar.

Herr HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Till herr Sjöholm vill jag kort säga att vi i mars nämnde att man kunde tänka sig på sikt att ha två fasta förbindelser, en i norr och en i söder. Nu har vi krävt att man skall göra ytterligare utredningar innan man tar ställning till den fasta södra förbindelsen.

Jag må också kunna påminna herr Sjöholm om att det har hänt mycket under denna sommar som kan föranleda att man prövar om i vissa avseenden i vilken takt man skall forcera.

Herr SJÖHOLM (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Håkansson försöker komma ifrån det, men det finns dels i motionen, dels i reservationen så sent som i mars inget motstånd mot bron. Motståndet kom ju mer man närmade sig september månad. Det är ett klart faktum.

Herr CLARKSON (m):

Herr talman! Herr Sjöholm gjorde på känt maner en serie utfall mot olika ledamöter i kammaren, och han fick ju napp i nästan samtliga kast. Jag känner mig också träffad. Han nämnde om de ledamöter av bangårdskommittén i Helsingborg som var mindre vettiga, och självfallet var det mig han avsåg med det, eftersom jag har en annan uppfattning än han.

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Lösningen av bangårdsfrågan i Helsingborg är bara provisorisk. Den lösning som herr Sjöholm talar så varmt för, nämligen att vi skall fortsätta bygga ut färjtrafiken, är begränsad till sin tidrymd, det är att för en kortare tidsperiod direkt kasta pengarna i sjön. Jag ville göra detta beriktigande att man inte kan säga att man har kommit på en lösning för Helsingborgs och för Sveriges utsklepning till Danmark – över Helsingborg–Helsingör - genom detta. Det var bara ett provisorium som skulle räcka till år 1990-2000.

Den andra felaktigheten i herr Sjöholms anförande var när han ville påskina att SJ kommer att så småningom helt ta bort sin trafik över Helsingborg–Helsingör. Det finns ingenting som tyder på det. Vad som händer i dag är att den växande godsmängden till Danmark och kontinenten inte går att föra över enbart via Helsingborg -Helsingör. Man är därför (vungen bygga ut på andra håll). Men redan de ekonomiska lagarna säger oss att SJ alltid kommer att finna det vara billigast att skicka sina järnvägsvagnar den kortaste sträckan till kontinenten, och den kommer - om inte någonting händer - alltid att vara ”kloakdiket”, som herr Sjöholm kallade Öresund för, mellan Helsingborg och Helsingör. Detta om bangårdsfrågan i Helsingborg. Jag skall som hastigast beröra den också i det anförande jag nu skall hålla.

Här har nu debatten böljat fram och tillbaka så länge att det mesta är sagt för och emot fasta förbindelser över Öresund. För mig, som är varm anhängare av etablerandet av sådana förbindelser med Danmark och därmed med kontinenten är det huvudsakligen en fråga om prioritering. Förr eller senare kräver sannolikt samhällsdynamiken att vi får någon form av fasta förbindelser med Danmark både vid Helsingborg och vid Malmö. Jag accepterar också tanken på en internationell flygplats på Saltholm. Kastrup är ett besvärande miljöproblem för Köpenhamn – ett dygnet runt irriterande bullerställe och en eftertraktad plats för vidare utbyggnad av Köpenhamn. Dessutom vill jag gärna se Kastrup nedlagt, eftersom det förvisso är en av de mest passagerarvänliga storflygplatser som finns – obekvämt att ankomma till och en mara att förflytta sig i. Köpenhamsregionen är naturligen platsen för Nordens största internationella flygstation, och Danmark kan skatta sig lyckligt som nu kan finna en så god användning för den för nästan alla andra ändamål helt värdelösa ön Saltholm.

Jag räknar här upp den ena goda sidan efter den andra ur framför allt dansk synpunkt för flygplatsen Saltholm, och jag kan gott fortsätta: Med Saltholmsflygplatsen kommer Köpenhamn än mer att framstå som Nordens kommersiella centrum, och det är lysande ekonomiskt utbyte att hämta av den positionen. Själva flygplatsen blir en strålande affär som än mera framhäves av tillgången till sydsvenska resenärer. Och knytes en sexfilig vägbro till Saltholm från Malmö ligger Sydsverige öppet för miljoner danskar, som nu frängs på Själland. Som helsingborgare och därmed gränsbo till Danmark kan jag gott säga att jag gärna ser danskarna komma in över våra gränser - det gör bara gott för ökad samhörighets-känsla mellan våra båda folk att så umgås med varandra.

När alltså Danmark får igenom detta avtal är fördelarna mycket stora för både Danmark och Sverige, men mest för Danmark. Och fortfarande

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

säger jag detta utan missunnsamhet — det är en dansk regerings plikt att göra så goda avtal som möjligt, och särskilt med Sverige är det uppenbarligen möjligt.

Med Saltholmsprojektet tillgodoser Danmark ett övergripande danskt riksintresse. Med den planerade tunneln mellan Helsingborg och Helsingör tillgodoser man ett annat betydande danskt riksintresse, nämligen att få omfattande transitering av nordiskt gods till kontinenten genom Danmark. Avtalet om fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark är ett framgångsrikt fördrag för Danmark, som härmed gratuleras hjärtligt.

Går vi så till Sverige, är avtalet mera omväxlande när det gäller för- och nackdelar. Krasst ekonomiskt är t. ex. broförbindelsen ett bra placeringsobjekt, ty av vad jag tidigare har sagt följer att det till huvudparten blir danskar som kommer att åka skytteltrafik och betala broavgifter.

Men broavgifterna skall sättas så att drift- och kapitaltjänster skall täckas, och något vinstintresse anmäls inte i propositionen. Återstår övriga fördelar. Malmö blir östra stadsdelen i Storköpenhamn, och det betyder att man kan handla bekvämare i Danmark och ändå få större kundunderlag i Malmö centrum. Man kan också lättare välja sysselsättning både i Danmark och i Sverige. Nackdelarna är dock många, många nog att överväga fördelarna, och jag är i dag viss om att den största tjänst man kan göra malmöborna är att uppskjuta byggandet av bron till en framtid, då vi bättre vet hur det blir och vi vill ha det.

Se på kartan över Sverige! Mäktiga trafikpulsådror avtecknar sig. E 4 och E 6 liksom stambanorna hos våra järnvägar mynnar naturligen i Helsingborg, varifrån avståndet till Danmark är minst. Här flyter i dag biltrafiken och järnvägstrafiken i en strid ström över sundet. Biltrafiken utan stockningar och köer men järnvägstrafiken, den tunga godstrafiken på spår, under ständiga störningar. Sveriges riksintresse, det dominerande riksintresset, måste vara att skapa fast förbindelse först där flaskhalsen för rikstrafiken i dag finns, dvs. Helsingborg--Helsingör.

Sammantaget, herr talman! Låt oss säga ja till Saltholmsprojektet, låt oss börja med att bygga en tunnel mellan Saltholm och Köpenhamn för den lokaltrafik som kommer att finnas där och samtidigt bygga en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör för järnvägstrafiken! Under tiden då töcknet som omger vår omedelbara framtid alltmer lättar kan vi överväga om eller hur Malmö skall förbindas med Danmark. Detta är en viktig prioritering. Den medför ingen kantring av nuvarande trafikström eller tätortsexpansion, och det är ett klokt projekt både för Sverige och för Danmark. Men avtalet med Danmark kan antas endast i oförändrat skick — man har ingen möjlighet att nyansera sitt ställningstagande i dag. I detta läge måste jag alltså rösta nej till utskottets hemställan under punkten 1. Men för att understryka min önskan om en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör, utförd med det snaraste, kommer jag att rösta ja under punkten 2 i samma hemställan.

Innan jag slutar, herr talman, skall jag med några ord beröra Helsingborgs situation. Med 1945 års bangårdsavtal som godkändes av riksdagen, drabbades Helsingborg av ett förkrossande beslut. Helsingborg med dess särpräglade skönhet, med stadskärnan förlagd till den smala

delen mellan landborgen och Öresund, skulle ödeläggas av en på denna känsliga plats förlagd flerspårig staketinhägnad järnväg. Till all lycka har verkställandet av beslutet ideligen uppskjutits, och i dag har vårt sinne för miljövärd så utvecklats, att ingen kan våga sig på att ens tala om att genomföra ett dylikt våldförande på våra värden. Ett tunnelprojekt för järnvägen skulle elegant och varaktigt befria staden från den tvångssituation den befinner sig i. Stadens utveckling skulle kunna planeras och stimuleras. Inom rimliga gränser är Helsingborg självklart berett att betala för att nå därhän, men huvudparten av de kostnader som staden åsamkas när tunnelprojektet genomförs måste lika självklart vara hänförliga till statsmakten, eftersom det här rör sig om avveckling av rikstrafik och icke mer än till mindre del av lokaltrafik.

Herr SJÖHOLM (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är kanske inte mycket att bemöta, men jag vill ta upp det som herr Clarkson sade om SJ:s trafik på sträckan Trelleborg—Sassnitz. SJ har ju redan börjat föra över godstrafiken dit, och det kommer att ske i accelererad omfattning under de ytterligare tolv år då man nu kommer att vara läst i Helsingborg. Det är en flaskhals där, som herr Clarkson säger, förhållandena kommer att bli värre och värre och kommer att tvinga SJ att flytta över sin trafik. Anledningen till att SJ inte vill ha tunneln är ju att man blir läst under så många år. Man kunde ha blivit av med detta elände på endast två år i stället för tolv år, om man gått in för ett sådant preliminärt bangärdsavtal som Helsingborg träffat med SJ.

Det var vidare, herr talman, märkligt att sedan jag hade nämnt att det fanns vettiga och mindre vettiga ledamöter i kommittén placerade sig herr Clarkson ögonblickligen träffsäkert i den senare kategorin.

Herr CLARKSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag valde min klassificering därför att herr Sjöholm automatiskt utgår ifrån att han representerar vettigheten i alla sammanhang och motståndarna naturligtvis motsatsen. Eftersom jag var hans motståndare även i detta fall kände jag mig klassificerad på det sättet.

Det är svårt att få herr Sjöholm att acceptera vad jag sade, nämligen att det i dag inte finns någon statistik som tyder på att man håller på att avveckla trafiken med järnvägsvagnar mellan Helsingborg och Helsingör, utan att den tvärtom uppenbarligen har ökat så långt det går. Ökningen på sträckan Trelleborg—Sassnitz är en automatisk följd av den ökning som mängden gods från Sverige till kontinenten uppvisar. Och det kommer att förbli så. Jag tycker fortfarande, herr Sjöholm, att det vore vansinnigt ur Helsingborgs kommuns synpunkt att offra 100 miljoner kronor för ett kortfristigt lösande av rikstrafikproblem av den här typen.

Herr JOHNSSON i Blentarp (s):

Herr talman! Frågan om fasta förbindelser över Öresund har livligt diskuterats under hela hösten. Allehanda nackdelar har anförts som argument mot en broförbindelse, i stor utsträckning i akt och mening att vinna politiska fördelar. Motståndarna till en fast förbindelse genom bro

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

har noga undvikit att tala om vad som händer om vi ej får denna förbindelse. Jag förstår dem, för om detta hade redovisats så hade argumenten från aktivister och LRF telt sig ännu svagare än de har gjort i dag.

Fasta förbindelser över Öresund blir med all säkerhet av stor betydelse för Skånelänen och angränsande län genom en ökande industrietablering. Det är för de flesta känt att ur arbetsmarknads- och befolkningssynpunkt har vi obalans i Skåne på flera sätt. Man kan märka en stark dämpning av sysselsättningen i Malmöområdet samtidigt som obalansen är stor mellan östra och västra Skåne.

Den fortsatta rationaliseringen av jordbruket medför att ett allt mindre antal människor får sin sysselsättning tryggad inom jordbruket trots samma brukningsareal. För att säkerställa arbetstillfällena inom regionen fordras ersättningssysselsättning, och det lyckas även de som är motståndare till bron ha fått någorlunda klart för sig.

För att Skåne rätt skall kunna utnyttja de möjligheter som ligger i effekten av en fast förbindelse över Öresund krävs samordnade planeringsåtgärder och styrinstrument. I denna planering ingår det hänsynstagande som erfordras för att skydda den bästa jorden åt ett effektivt jordbruk. Målsättningen i denna planering och styrning skall vara att skapa balans i befolkningstillväxt och industrilokalisering.

Som framgår av betänkandet har utskottet beträffande det som anförts i motionen 2076 understrukit vikten av samplanering och påpekat att en sådan redan påbörjats. Utskottet förutsätter också, med hänsyn till frågornas stora vikt, att Kungl. Maj:ts föranstaltar om nödvändiga åtgärder, därest samplaneringen ej kan anses uppfylla kraven.

I detta sammanhang vill jag understryka att kommunerna bör medverka i största möjliga utsträckning i denna samplanering, vilket ej helt framgår av utskottsbetänkandet. Det får ej bli ett planeringsförhållande enbart mellan länsstyrelserna, utan såväl landstings- som primärkommuner skall ha ett starkt inflytande på denna planering.

Det är förstäligen att herr Håkansson i detta sammanhang är något vacklande, han som efter den 1 januari är Malmöhus läns landstings främste företrädare men här i dag klart underkänts av sitt eget parti och dess ledare när det gäller möjligheten att påverka planeringen och styrningen av den framtida lokaliseringen och etableringen i länet. För invånarna i länet är det avslöjande att det största partiet inom det borgerliga blocket, som innehar majoriteten i landstinget, uppenbarligen icke har förtroende för sina egna representanter då det gäller möjligheterna att påverka utvecklingen i Skåne. Herr Håkansson har också i ett replikskifte med fru Sundberg framhållit att detta är omöjligt.

Avfolkning och brist på industri är märkbara problem i östra Skåne, problem som genom en god planering och styrning med stor säkerhet skall kunna elimineras, eftersom en ökande industrietablering synes vara möjlig om fasta förbindelser byggs över Öresund.

Motståndarna till en KM-led har använt olika argument alltifrån att den medför asfaltering av den bästa jorden till att det blir luftföroreningar genom ökande biltrafik. De har inte tagit hänsyn till de möjligheter som föreligger att genom planering och styrning bevara den bästa

åkerjorden och hänvisa lokalisering av bostadsbebyggelse till områden där det redan finns tillgänglig arbetskraft och ur jordbrukssynpunkt lämplig mark för bebyggelse. För att dessa möjligheter skall underlättas är det viktigt med en tidigareläggning av vissa vägprojekt såsom vägarna 12 och 15 österut samt sista delen av E 6 söderut.

Det talas om koncentration av bebyggelse och näringsliv i Malmö-Lundområdet. Detta har varit riktigt, men kritiken är inte desto mindre förvånande då bland intressenterna när det gäller att flytta till västra Skåne finns centern närstående företag inom jordbrukskooperationen.

I stora delar av Skåne behöver vi en ökande industrietablering, inte minst i sydöstra Skåne, som jag tidigare framhållit. KM-leden kommer att öka möjligheterna för denna etablering. I centerns reservation talas om likvärdiga utvecklingsmöjligheter, men när det skall skapas sådana möjligheter, då är man motståndare. Centern vill tydligen ha tillbaka det gamla bondesamhället i östra Skåne och är därför motståndare till en industriell utveckling.

En fortsatt förbindelse med färjor över Öresund skulle bli följden av ett avslag. Detta skulle skapa stora problem för Öresund. De störningar som kommer att uppstå för långsgående trafik har motståndarna noggrant undvikit att redovisa, vilket är förståeligt då man kan räkna med att om färjetrafiken skall fortsätta, blir det fram emot 1990 och år 2000 så tätt med färjor att de kan användas som en pontonbro över Öresund. Så vill vi inte ha det.

Herr talman! Jag vill till sist understryka vikten av att det blir en effektiv samplanering och styrning av all lokalisering och etablering i Skåne och att Kungl. Maj:t tillser att — förutom länsstyrelser — kommuner och landsting aktivt får medverka i denna planering. Om så ej sker på ett tillfredsställande sätt bör Kungl. Maj:t vidta nödvändiga åtgärder.

Herr HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Det verkar som om herr Johnsson i Blentarp ville framhålla att centern i Malmöhus läns landsting var motståndare till att landstinget skulle få mer att säga till om när det gäller planeringsfrågorna. Det är ju helt felaktigt.

Jag vill bara betona för herr Johnsson att vi för ett par tre år sedan väckte motioner som gick ut på att landstinget skulle göra en påtryckning i fråga om lokaliseringsspridningen. Förutom vad jag har nämnt tidigare framhävde vi sådana platser som Sjöbo, Hörby och Höör — vi kan väl också nämna Blentarp — där man skall sprida sådan bebyggelse.

Det är centern som främst har kämpat för länsdemokrati. Vi står fast vid den linjen att landstingen i likhet med Stockholms läns landsting skall få hand om planeringsfrågorna. När det gällde våra konkreta förslag om spridningen gick herr Johnsson och socialdemokraterna i övrigt mot dessa tankegångar, och därför blev de inte realiserade.

Herr JOHNSSON i Blentarp (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Håkansson pekar på de motioner som han lämnat till Malmöhus läns landsting, och det är riktigt att landstinget inte är

planeringsorgan. Men herr Håkansson måste väl vara underrättad om att landstinget har representanter i länsstyrelsen och på den vägen har möjlighet att påverka. Planeringen ligger hos länsstyrelsen, men landstinget har alltså där möjlighet att påverka den. Om jag minns rätt överlämnades motionen också till länsstyrelsens planeringsorgan.

Men, herr Håkansson, det är en annan sak som i detta sammanhang kan påpekas. I ett tidigare inlägg sade herr Håkansson att man skulle stoppa all tillväxt av de större tätorterna på den goda jorden. Är det ett sätt att driva upp planeringen? Man måste väl ha bostäderna där människorna arbetar och styra hela utvecklingen planeringsmässigt framöver.

Herr HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara kort säga att när det gäller centerns representation i länsstyrelsens lekmannastyrelse, så har vi en enda representant. Det är Stig F. Hansson som är vår företrädare, och sedan han kom med har han när det gällt planeringsfrågor gått emot koncentrationen.

Sedan vill jag påpeka att vi har aldrig sagt att vi vill stoppa all bebyggelse i de högkoncentrerade områdena. Vi vill *begränsa* den.

Herr JOHNSSON i Blentarp (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är väl riktigt att centern har en representant i länsstyrelsen. Inte desto mindre sitter han där och har möjlighet att föra centerns talan tillsammans med de andra borgerliga representanterna som också är med i samarbetet i landstinget. Man är alltså inte helt utan möjligheter.

När det gäller detta att stoppa bebyggelsen så sade herr Håkansson för en stund sedan, om jag inte hörde fel – herr Håkansson får studera protokollet – att man skulle stoppa *utväxten* av tätorterna.

Herr OLOF JOHANSSON i Stockholm (c):

Herr talman! Jag har nästan en känsla av att man behöver be om ursäkt när man avbryter den här Skåneparaden men jag skall ändå drista mig till att säga någonting om denna fråga, som ju alla är överens om angår hela landet.

Kontakter över gränserna är bra – det har sagts här många gånger redan – och man hoppas ju i varje fall för det mesta att det leder till ökad förståelse mellan människor. Därför skall dessa kontakter naturligtvis stimuleras och inte hindras. Men i anslutning till debatten i dag om Öresundsbron finns det anledning att ställa frågan: Är det nödvändigt att transporterna sker med bil? Kan man möjligen tänka sig att tåg också duger i det internationella utbytet, när det dessutom finns möjlighet att ta med sig bilen på tåg? Bara *argumentbrist* kan locka någon att prata om isolationism, om man inte accepterar *både* en bro för biltrafik och *en* för järnvägstrafik och dessutom gör det omedelbart och samtidigt.

Nej, det finns en annan sorts isolationism som är betydligt värre och kan bli betydligt kännbarare för människorna. Det är den som tar sig uttryck i att man ser brobygge och tunnelbygge och vad det nu är fråga

Torsdagen den
13 december 1973*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

om som någonting fristående från samhällsutvecklingen i övrigt – i den direkt berörda regionen och i övriga landet. Detta är inte bara en fråga om trafikpolitik. Det finns många exempel redan i debatten på obesvarade frågor inom lät mig kalla det konsekvensområdena.

Inga svar har lämnats om energiproblematikens lösning i framtiden och dess koppling till den här frågan. Från socialdemokratiskt håll brukar man ofta åberopa docent Hans Palmstierna. Han säger så här i ett uttalande som han gjort under den senaste tiden: "Den här energikrisen kan bli vår räddning. Nu får vi en chans att förbereda oss på den verkliga energikrisen som kommer om 10--20 år. Det blir en bra tankeställare och ger oss möjlighet att ställa om produktionen för en lägre energikonsumtion."

Samma synsätt gäller naturligtvis i fråga om hur vi ordnar våra kommunikationer. Borde inte socialdemokratien – som i andra sammanhang lyssnar till Palmstierna -- göra det också här? Det räcker inte med de allmänt hållna proklamationerna, utan man måste också satsa på energisnåla lösningar i trafiken. Det borde vi kunna bli överens om redan i dag, även om vi är oense om hur hårt energiknappheten kommer att slå i framtiden.

Ett annat problem som inte har fått något svar är den regionala balansen – ett begrepp som för övrigt bör definieras. På vilket sätt gynnas regional balans i landet som helhet av en snabb expansion i sydvästra Skåne? Och vem skall svara för befolkningsunderlaget? Alla tycks ju vara överens om att det blir en snabb expansion där nere. I varje fall har ingen sagt något annat. Som jag ser det är den debatten – liksom svarslösheten från koncentrationsanhängarna – en upprepning av den debatt vi hade i Stockholmsregionen med början i mitten av 1960-talet. Det var då Stockholmsområdet skulle ta hand om nästan hela befolkningsökningen i landet för att kunna balansera Hamburgområdet, aktuellt också i denna diskussion, och andra befolkningskoncentrationer på kontinenten.

Människornas egna önskemål, företagens investeringsplaner, konjunkturutvecklingen och, det vill jag också säga, centerns motstånd mot koncentrationspolitiken gav ett annat resultat än det som koncentrationsvännerna räknat med. Centern fick allt större stöd, och koncentrationsanhängarna fann för gott att lämna sina tidigare positioner. Alldeles oavsett om KM-förbindelsen blir verklighet eller ej är jag övertygad om att det starka miljöintresse som stimulerats av bl. a. den nu aktuella debatten kommer att finnas också i fortsättningen i Skåne med omnejd och då särskilt ägna sig åt koncentrationsproblematiken. Och då skulle det förvåna mig mycket, om inte regionen går mot samma opinionsmässiga utveckling som Stockholmsregionen delvis har gjort.

Som underlag för den regionala planeringen har vi uppsatt befolkningsramar. Då har vi varit överens om tekniken. Centern har för sin del angivit befolkningstalen som riktvärden och önskvärda målsättningar för de olika länen. Det är från mina utgångspunkter självklart, att man då också försöker följa upp dessa målsättningar vid geografisk fördelning av samhällsresurserna. Låt mig citera en punkt ur centerns riksplan:

"1. Samhällets bas- och serviceorganisation, dvs. fördelningen av

kommunikationsmöjligheter, utbildningsmöjligheter, kultur- och fritidsaktiviteter, vårdinrättningar, social service etc., måste inriktas på decentralisering av bebyggelse och näringsliv.”

Det är självklart att om man inte tar med denna stora, tunga bit i samhällsplaneringen, så kommer man aldrig att lyckas med att skapa någonting som liknar regional balans. Denna principiella inställning präglar vårt ställningstagande även här, bl. a. därför att detta brobeslut kanske har den största regionalpolitiska betydelse som ett sådant ställningstagande här någonsin har haft.

En annan fråga som saknar svar är: Vilka styrmedel finns det i dag för att balansera av expansionen till i varje fall lämpliga delar av Skåne? Vi har en utredning om regionalpolitiska styrmedel. Den tillsattes för inte så länge sedan och håller nu på med sitt arbete. Bara det är ju ett tecken på att vi inte har de medel som åtminstone en del av oss önskar. Låt mig också där citera centerns riksplan angående styrmedel. Vi skriver:

”5. Även styrningsåtgärder i form av investerings- eller etableringsavgifter eller ett system med tillståndsgivning måste nu prövas för att motverka ytterligare koncentration till stockningsområdena. Sådana åtgärder bör även prövas i syfte att få till stånd en successiv omlokalisering och decentralisering av företag och arbetstillfällen inom storstadsregionerna, främst till lämplig närhet av bostadsbebyggelsen i ytterområdena.”

Vi har inte styrinstrumenten i dag, och det är *nu* vi behöver dem. Självklart innebär beslutet här – och ännu mer om folketinget tar avtalen – omedelbara dispositioner från företag, i den mån de inte gjorts redan. Därför spelar det inte så stor roll att några av utskottsmajoritetens talesmän uttalar sig mer positivt i dag om styrmedel än någonsin tidigare. De finns inte nu, och det är nu de behövs, om beslutet går i utskottsmajoritetens riktning.

En annan fråga som kommit upp åtskilliga gånger – och jag har inte kunnat uppfatta något distinkt svar på den – är: Var skall man främja kollektivtrafik och var skall man främja privatbilism? Här försöker man förenkla debatten dithän att man påstår att de som inte vill ha KM-bron är privatbilismens fiender. Det brukar vara ett populärt sätt att uttrycka saken. Jag tycker att det är viktigt att slå fast att man i mer glesbefolkade områden självfallet skall främja privatbilismen; där finns inga realistiska kollektivalternativ. I storstadsområdena finns sådana alternativ, och därför bör man där främja kollektivtrafiken.

Propositionen innebär på denna punkt en dålig lösning, och utskottsmajoriteten förmår inte ändra på det – inga garantier kan ges ens för de marginella förändringar som skulle kunna åstadkommas genom att färdigställandet av IIIH-förbindelsen skulle ske samtidigt med färdigställandet av KM-förbindelsen. Den förändringen medför för resten den klara nackdelen att produktionsresurserna i den berörda regionen kommer att bli mycket hårt utnyttjade under en avgränsad period. Det innebär sannolikt en investeringsnivå som inte är möjlig att upprätthålla därefter. Då har man också i Sydvästskåne dragit på sig just de problem som bl. a. Stockholmsregionen fått under sitt mest intensiva byggnadsskede och som vi brottas med i dag.

Torsdagen den
13 december 1973*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

I de flesta inlägg här i dag har framskyntat att det egentligen inte är någon riktigt bra lösning som förordas i propositionen, men att det är en förhandlingslösning där man måste acceptera även mindre tilltalande detaljer, som någon uttryckte sig. KM-bron är onekligen en rätt avsevärd detalj. Det är möjligt att herr Norling gjort ett bra förhandlingsarbete — därom vet vi inte så mycket — men det var tydligen inte möjligt att komma fram till något bättre. Men skall man fördenskull acceptera att bara ha alternativen "anta eller förkasta"? Jag ställer denna fråga inte minst mot bakgrund av den labila politiska situationen i Danmark. Jag tycker att det är berättigat att ställa den frågan.

Enligt min uppfattning är det ingen tillfällighet att vi har samma partigrupperingar i denna fråga som vi ofta haft i viktiga regionalpolitiska avgöranden i riksdagen, liksom när det gällt miljöpolitiska frågeställningar som är beroende av vilken samhällsplanering vi väljer. Det skall inte heller döljas att ledamöterna från folkpartiet och moderata samlingspartiet, som i huvudsak ansluter sig till propositionens förslag, skulle ha kunnat förändra hela den här frågans avgörande.

Därmed, herr talman, yrkar jag bifall till centerns reservation.

Herr JÖNSSON i Malmö (s):

Herr talman! Ett beslut om fasta förbindelser över Öresund är naturligtvis av mycket stor betydelse för vårt land. Därför är det glädjande att frågan har visats ett så stort intresse. Dagens talarlista ger också belägg för frågans betydelse.

Det är emellertid inte bara för att ytterligare understryka frågans betydelse som jag har begärt ordet, utan främst därför att reservationen i utskottsbetänkandet angriper utvecklingen i Malmö och Malmös omnejd. Jag vet inte vad vi malmöbor har gjort centerpartiet, eftersom vi nästan får emot oss ett förakt för att vi bor i en stad med ca 255 000 invånare. Jag har svårt att förstå denna negativa inställning till Malmö.

Det gamla bondesamhället var kanske ett bra samhälle. Det var det otvivelaktigt för bönderna, men jag tror inte det var lika bra för de övriga människor som bodde på landsbygden.

Jag har själv bitter erfarenhet från detta bondesamhälle. Jag är född och upp vuxen på den skånska landsbygden. Jag lyckades t. o. m. få en yrkesutbildning och ett jobb och hankade mig fram ute på landsbygden tills dess jag skulle göra min värnplikt. Emellertid var det — när jag kom tillbaka från värnplikt och beredskap vid krigsslutet — alldeles omöjligt att få ett jobb på landsbygden, i varje fall ett som passade min yrkesutbildning. Då var för mig och många andra den enda lösningen att åka till Malmö och skaffa ett arbete — därför att där kunde man få det. Det var kanske inte så underligt att det blev en viss koncentration till västra delarna av Skåne. Det var drastiskt sett vår enda chans att överleva.

Genom att vi tillsammans har skapat bättre resurser och därigenom fått en standardökning har många numera skaffat sig bil och villa i de mindre tätorterna, och nu pendlar man mellan landsorten och jobben i den s. k. storstaden. Detta innebär att det behövs vägar för att dessa transporter skall kunna äga rum, men det innebär också att det skett en utflyttning från Malmö. Följden av det har blivit en befolknings-

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

minskning för Malmö kommuns vidkommande. Det är ett faktum, och därför är vissa uppgifter i reservationen 1 enligt min mening felaktiga — i varje fall vilseledande. Det står i reservationen:

”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.”

I varje fall jag får av den citerade meningen den uppfattningen att reservanterna lever i föreställningen att befolkningen i storstadsregionerna skulle växa i snabbare takt än i riket i övrigt, men så är inte fallet. Visserligen har den regionalpolitiska debatten under de senaste tio åren förts mot bakgrund av en allmän föreställning om att Sveriges befolkning fortfarande håller på att koncentreras till de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Men så är inte fallet.

I 1970 års folkräkning visas att utvecklingen under 1960-talet inte har karakteriserats av en koncentration till storstaden. För Malmös del har befolkningen minskat med 13 000 under de senaste tre åren. Trots det har vi en besvärande arbetslöshet. Vi har inte mindre än 3 800 arbetslösa i dag. Vi döljer inte att vi hoppas att bron över Öresund skall bli en injektion som skapar sysselsättning inte bara i Malmö och sydvästra Skåne utan också i östra Skåne, Småland, Blekinge och Halland.

Vi ser inom den demokratiska arbetarrörelsen i Malmö mycket positivt på ett brobygge över Öresund. Det finns många skäl för det, och jag skall bara nämna ett par utöver det jag nämnde när det gäller sysselsättningen.

En bro innebär att vi förmodligen får ett bättre kulturutbud i de södra delarna av landet. Vidare beräknas färjetrafiken öka sju gånger om bron inte byggs. Det blir således en bättre sjösäkerhet med en bro än vi kan räkna med om vi skulle få en sådan båttrafik över Öresund som prognosen visar skulle bli nödvändig.

Det finns naturligtvis flera positiva konsekvenser, men jag skall inte ta upp tiden med att räkna upp dem. Jag vill bara till sist nämna en fråga som diskuterats tidigare här i dag. Det finns anledning att med all kraft vända sig mot den vilseledande propaganda som har ägt rum och som har riktats mot bron, där man tar som utgångspunkt att bron skall bekostas av skattemedel. Tidigare här i dag har omnämnts vad som påstås från oinitierat håll inom jordbrukarnas föreningsrörelse och i den SIFO-undersökning som redovisats i tidningen Land, och där detta finns med som en förutsättning. Såsom framhållits bl. a. av fru Lundblad är det inte riktigt att ställa frågorna på det sätt som där har skett. Genom felaktiga förutsättningar har man nu lyckats med att få fram ett resultat av enkätundersökningar som blivit positivt för nejsägarna till bron.

Det har drivits en väldig propaganda i tidningen Land mot byggandet av en bro över Öresund, men det verkar inte som om jordbrukarnas föreningsrörelse har trott på enkätundersökningarna eller i övrigt på propagandan i Land. För kort tid sedan meddelades nämligen att den bondeägda kvarnen Kungsörnen i Helsingborg skall slås samman med motsvarande kvarn i Malmö. Jag känner naturligtvis icke skälet till denna sammanläggning.

Jag vill till slut skämtsamt säga att jag tror som redaktör Pierre i tidningen Arbetet: Bönderna har gett sig sjutton på att de skall vara först med mjölet över Öresundsbron.

Nr 156

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

I detta anförande instämde herr Alf Pettersson i Malmö (s).

Herr WERNER i Malmö (m):

Herr talman! Man har självklart inte anledning att vara negativ till en bro när inte alla utredningarna är klara. Men man har heller inte anledning att vara positiv. Jag skall återkomma till det om en stund.

Jag vill säga ett par ord om opinionen som jag tycker man har nonchalerat både här i debatten och dessförinnan, den starka opinionen mot ett förhastande i brobygget. Den opinionen är av naturliga skäl särskilt stark i Skåne. Det är allvarligt när man nonchalerar de många människornas meningar. Vi hade en stor debatt i går i ett ärende som hade givit anledning till många tiotusentals namn på listor. Någon sade då att det rörde sig om "vilseförda". Man skuffade undan dem på det sättet. När det gäller opinionens företrädare i den här frågan talar man gärna om "skrikhalsar" och "vettvillingar". Tyvärr var det en mig närstående riksdagsman här i kammaren som talade om professionella demonstranter mot det etablerade samhället. Det var mycket dumt av den riksdagsmannen att säga så. Själv tillhör jag inte de professionella motståndarna till de etablerade i samhället. Vi har i dag fått en lång, lång lista på akademiska lärare som reserverat sig mot det förhastade beslut som tydligtvis skall fattas i dag. Det finns mycket vettigt folk bland motståndarna till bron, och jag tycker att man skall respektera varandras meningar.

Det är ganska underligt att vi gärna talar och motionerar om gräsrotsdemokrati, närdemokrati, medinflytande, kommunalråd, folkomröstningar och allt sådant, och ofta är rörande eniga. Men när det kommer till verkligen väsentliga frågor, då struntar man plötsligt i vad folk säger. Är det bara när det gäller att lägga en parkeringsplats på Öster eller barndaghem på Söder som folk får yttra sig? Ja, men nu gäller det ju tekniskt komplicerade frågor som gemene man inte begriper, säger man. Ja, det är sant. Men vad man kan begripa utan att vara civilingenjör, det är att luften är förorenad och att grönområdena förslits, liksom besvären med buller och oväsen. Dessa frågor kan man begripa sig på, och det är dem det gäller för gemene man. Det är gemene mans trivsel det gäller. Vi skall inte underskatta svenska folket, och jag tycker att vi politiker håller på och gör det i dessa frågor.

Nu säger man att utredningen har pågått i 20 år. Det är visserligen sant, men det tycker jag är ett argument mot bygget. De moment som kom fram för 20 år sedan är uppenbarligen antikverade i dag. I varje fall har det tillkommit så många moment som man tidigare inte diskuterade – de ekologiska frågorna och de nu så aktuella energifrågorna, som också måste vägas in i bilden. De ekonomiska aspekterna är också andra än de som då var för handen. Man har inte heller diskuterat vad det innebär att bygga en bro över internationellt vatten. Och vad betyder en sådan bro i ofärdstider? Vad hade skett om vi hade haft en bro under den tid då

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*

Danmark var ockuperat? De frågorna tarvar också ett studium. Och varifrån skall vi få dessa väldiga grustäkter som kommer att krävas? Gruset får vi hämta långväga ifrån. Den hårt energikrävande cementindustrin kommer också in i sammanhanget vid ett sådant här väldigt brobygge.

Jag är inte negativ mot brobygget, men jag tycker att det fattas så mycken kunskap i frågan.

Vad gäller exploateringen av marken har det talats mångordigt om att vi har styrinstrument som kan styra bostadsbyggande och industrietableringar till andra håll. Industrier kan lätt styras över till östra Skåne, Småland osv. Det är riktigt, vi har styrinstrumenten. Men jag är litet tveksam om huruvida vi har "styrmännen". Med all respekt för kommunalmän så har man väl ändå rätt sällan sett sådana som med gott hjärta har överantvaradat industrier och skattekonor till andra kommuner. Det är en frestelse som jag kan förstå, att man vill behålla dem för sig själv. Den frestelsen kan man nog falla för antingen man är moderat eller socialdemokrat. Jag tror inte att vi bara skall tala om styrinstrumenten. Enbart dessa räddar oss inte.

Vi skall alltså inte förhastat oss, herr talman. Vi skall veta att vi har klara fakta i målet. Vi vet vad vi har. Vi är inte för närvarande helt utan förbindelser med Danmark. Vi har en bred vattenväg, bredare än den bredaste bro.

Jag ber, herr talman, att få avvika från de mina i detta ärende och yrka bifall till reservationen 1.

Herr KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! Eftersom herr Werner i Malmö sade att en riksdagsman hade uttryckt sig dumt och citerade något som jag hade sagt känner jag mig föranlåtten att replikera honom.

Herr Werner kände sig närmast beviken över att jag inte hade nämnt hans namn när jag talade om professionella demonstranter. Jag avsåg inte att nämna herr Werners namn, för jag räknar inte honom som professionell demonstrant. När man talar om den opinionen har jag sagt att jag på olika håll i landet har mött samma människor. Det var därför jag bedömde dem som ett gäng som var professionellt i sitt demonstrerande.

När jag ändå har ordet vill jag säga till herr Werner att utredningarna ju inte är så förfärligt gamla, för de slutfördes förra året. Man kan alltså inte förkasta dem av det skälet.

När det gäller den internationella delen av bron är det riktigt som sagts under eftermiddagen att sjöfartsverkets generaldirektör, som har hörts av utskottet, uttalade att det inte är svårt att lösa problemet när man bygger en bro över internationellt vatten.

Vad beträffar gruset finns det på tämligen nära håll – det finns på sjöbotten. Herr Werner behöver alltså inte vara bekymrad över grustäkterna.

Herr WERNER i Malmö (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag uppskattar att herr Komstedt har visat botfärdighet på den här punkten. Jag nämnde verkligen inte hans namn, men jag sade

att det var någon som sagt något dumt. Då steg genast herr Komstedt upp. Det gläder mig.

Sedan var det en svag argumentering när herr Komstedt sade att han mött samma människor när han varit ute och debatterat och att han därför dragit slutsatsen att det var professionella protestanter. Men de stackarna har också mött samma riksdagsman och kan på samma goda grunder säga att det är samma professionella broentusiasm som de har mött. Det håller inte.

Jag ville bara ha sagt att vi skall ta varandra på allvar. Detta är en för många allvarlig fråga.

Herr KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! Jämförelsen haltar litet när herr Werner i Malmö säger att de som varit ute och talat mot bron också har mött samma ansikten. Det beror på, vilket kanske inte är helt obekant för herr Werner i Malmö, att partiet ibland har en representant som företräder partiet i vissa frågor. Det blir den representanten som får ta debatterna i de frågorna. Det kan inte riktigt jämföras med att det är samma människor man möter från de här grupperna som reser omkring och uppträder i dessa frågor.

Sedan tillgrip herr Werner samma argumentering som herr Sjöholm använde för en stund sedan mot herr Clarkson. Herr Sjöholm sade då att herr Clarkson genast kände sig träffad och steg upp. Jag måste faktiskt göra det, för herr Werner nämnde ett citat från vad jag sagt. Tydligen smittar det i bänken där upp, för det var samma argumentering som hans bänkgranne använde för en stund sedan.

På förslag av herr förste vice talmannen beslöt kammaren uppskjuta den fortsatta överläggningen rörande detta betänkande samt behandlingen av återstående ärenden på föredragningslistan till kl. 19.30.

§ 13 Kammaren åtskildes kl. 18.07.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert

Nr 156

Torsdagen den
13 december 1973

*Fasta förbindelser
över Öresund, m. m.*