

**Måndagen den 5 maj**

Kl. 15.00

Förhandlingarna leddes av herr andre vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollen för den 24 och 25 april.

**§ 2 Om en fast järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, m. m.**

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Dahlgrens* (c) den 10 april anmälda interpellation, nr 51, till herr statsministern, dels herr *Mellqvists* (s) och fru *Sundbergs* (m) den 8 april anmälda frågor, nr 151 resp. 153, samt dels herr *Petterssons* i Helsingborg (s) den 9 april anmälda fråga, nr 156, och anförde:

Herr talman! Herr Dahlgren har i en interpellation till statsministern frågat om statsministern ser några möjligheter till överläggningar med Danmarks regering i syfte att snabbt få till stånd en järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Interpellationen har överlämnats till mig för besvarande.

Vidare har herr Mellqvist frågat mig om jag är beredd att lämna en redogörelse för det nya läge som uppstått beträffande avtalet om de fasta förbindelserna över Öresund.

Fru Sundberg har frågat om jag kommer att vidta några åtgärder, och i så fall vilka, för att en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör skall kunna byggas inom rimlig tid.

Herr Pettersson i Helsingborg slutligen har med hänsyn till planeringen i Öresundsregionen frågat om jag, med anledning av att Öresundsavtalet inte kommer att ratificeras av det danska folketinget, avser att vidta åtgärder för att skapa nya aktiviteter som kan påverka frågans lösning.

Jag besvarar interpellationen och frågorna i ett sammanhang.

Det är enligt den danska regeringen inte möjligt att få en majoritet i det danska folketinget för ett godkännande av de svensk-danska Öresundsöverenskommelserna. Detta sammanhänger främst med Saltholmsprojektet.

I den uppkomna situationen har jag vid ett möte i Köpenhamn den 21 april 1975 haft överläggningar med den danske trafikministern om den fortsatta beredningen av Öresundsfrågorna.

I anslutning härtill har den danske trafikministern meddelat, att den danska regeringen avser att tillsätta ett särskilt udval med uppgift att

Måndagen den  
5 maj 1975

---

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

företa en förnyad utredning av flygplatsfrågan. I sammanhanget skall ske en samlad värdering av de ekonomiska, miljömässiga och andra konsekvenserna av att anlägga en ny flygplats på Saltholm eller alternativt att bygga ut den nuvarande flygplatsen i Kastrup.

I fråga om Öresundsförbindelserna enades vi vid mötet om att det skall tillsättas en dansk och en svensk delegation med uppgift att gemensamt verkställa en förnyad genomgång av frågan om Öresundsförbindelserna, deras trafikmässiga förutsättningar och deras lämpliga utformning med hänsyn bl. a. härtill. I sammanhanget bör en översyn ske av det material som legat till grund för de senaste regeringsöverenskommelserna. Materialet bör kompletteras och revideras i den utsträckning som bedöms nödvändig. Härvid bör – förutom en aktualisering av trafikprognoser – en prövning ske av tekniska lösningar, kostnader och lönsamhet avseende de olika förbindelserna. Vid översynen av materialet bör vidare övervägas de ytterligare åtgärder som kan vidtas i syfte att främja kollektivtrafiken.

Vid den hittillsvarande lösningen av frågan om Öresundsförbindelserna har planerna på en storflygplats på Saltholm utgjort ett betydelsefullt inslag med hänsyn bl. a. till det vidgade trafikunderlag som därigenom skapas för KM-leden. Även vid de fortsatta övervägandena bör uppmärksamhet ägnas frågan om det samband en KM-led kan ha med lösningen av flygplatsfrågan. Konsekvenserna för en KM-led av de lösningar av flygplatsfrågan som man på dansk sida kommer att överväga bör prövas av delegationerna.

Delegationerna skall bedriva utredningsarbetet med sikte på att det skall vara slutfört inom två år.

Avsikten är att det material som delegationerna sammanställer skall tjäna som underlag för nya regeringsöverläggningar om Öresundsfrågorna.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Tack för svaret.

Svaret innebär, om jag fattat det rätt, att tanken på en bro mellan Malmö och Köpenhamn ännu inte är avfärdad – trots att Saltholmsprojektet sannolikt inte blir av. Under två år skall en särskild utredning nu studera möjliga lösningar. Tillåt mig säga att jag inte tycker att det är ett bra resultat som man kommit fram till i och med detta ställningstagande.

För det första växer motståndet mot denna broförbindelse för varje dag bl. a. ur miljösynpunkt. För det andra var såväl folkpartiets som moderata samlingspartiets röster för Malmö–Köpenhamnsleden, om jag fattat rätt, beroende av Saltholmsprojektet. Faller nu detta bort torde den politiska uppslutningen kring Malmö–Köpenhamnsleden bli ännu mindre.

I det läge som uppstått sedan man konstaterat att det inte föreligger en majoritet i danska folketinget för en ratificering av avtalet, borde

man enligt min mening ha inriktat alla krafter på att snabbt få fram ett beslut och ett igångsättande av tunnelprojektet Helsingborg–Helsingör.

Jag vill gärna fråga om statsrådet vid sina överläggningar med representanter för Danmarks regering fört fram tanken att i tiden prioritera en fast förbindelse i det norra läget.

Enligt min mening bör man sluta att intressera sig för motorvägen mellan Malmö och Köpenhamn och i stället gå in för att få till stånd en järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Det är den lösning som ligger bäst i linje med de trafikpolitiska målsättningarna innebärande att den rälsbundna kollektivtrafiken skall främjas. Det skulle vara bra om kommunikationsministern ville vara med och förverkliga detta. Ett sådant förverkligande skulle då kunna ske, tror jag, under stor politisk enighet och det vore värdefullt i en så här viktig fråga.

Fru SUNDBERG (m):

Herr talman! Låt mig börja med att uttrycka min glädje över att kamraren äntligen fått tillfälle att debattera den fråga som åtminstone för södra Sverige är så utomordentligt viktig, nämligen danskarnas beslut att nu inte godkänna det avtal om fasta förbindelser över Öresund som Sveriges riksdag tidigare har antagit.

I det svar som kommunikationsministern lämnat, och för vilket jag tackar, sägs ingenting om möjligheten att påskynda byggandet av en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Det var bakgrunden till min fråga till kommunikationsministern.

Jag skulle vilja erinra om vad kommunikationsminister Norling sade i riksdagen Luciadagen 1973:

”Låt mig i anslutning till de senaste dagarnas diskussioner om Saltholms 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 Kastrop 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.”

Där gjorde kommunikationsministern en bedömning som inte delades av oss i moderata samlingspartiet. Vi ansåg redan 1973 att det fanns mycket stora chanser, jag vill gärna använda det ordet, för att danskarna inte skulle kunna åstadkomma en utbyggnad av en flygplats på Saltholm enligt de beräkningar som låg till grund för Öresundsavtalet.

Nu gäller inte längre avtalet, och frågan är hur de här problemen skall lösas i framtiden. Nya förhandlingar skall komma till stånd, säger kommunikationsministern. De förhandlingarna skall slutföras förhoppningsvis inom två år. Situationen för Helsingborgs stad är sådan när det gäller

Nr 73

Måndagen den  
5 maj 1975

---

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

lösandet av bangårdsfrågan resp. byggandet av nya reningsverk att man med svårighet kan avvakta två år framåt i tiden.

Bangårdsförhållandena i Helsingborg och därmed sammanhängande hamn- och stadsplanefrågor bildar ett invecklat frågekomplex, som varit föremål för utredning ett flertal gånger. Frågan har givetvis komplicerats genom att den helt självklart har sammankopplats med frågan om en fast förbindelse över Öresund. Låt mig erinra om att 1965 tillsatte Helsingborgs kommun och statens järnvägar gemensamt ett antal förhandlingsdelegerade för att utreda bangårdsfrågan. Arbetet resulterade också 1966 i ett betänkande. Detta ledde inte omedelbart till några konkreta åtgärder därför att under de följande åren fördes nya diskussioner rörande upprättande av ett nytt bangårdsavtal mellan kommunen och statens järnvägar. Det arbetet resulterade 1972 i ett förslag till nytt bangårdsavtal. Men genom de regeringsöverenskommelser som träffades mellan Sverige och Danmark i fråga om fasta förbindelser över Öresund – däri ju också ingick järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör – kom det avtalsarbetet också att bli vilande. Det berodde naturligtvis främst på att en fast förbindelse kommer att ställa helt nya krav på bangården och när det gäller anslutningen till tunneln på den svenska sidan.

Nu har frågan återigen kommit i ett nytt läge genom det uppskov med beslutet om en fast förbindelse över Öresund som överenskommit mellan Sverige och Danmark under förra månaden. Någon definitiv lösning av bangårdsfrågan kan inte komma till stånd förrän man fått klart för sig hur det skall bli med HH-leden.

Dessutom har sjösäkerhetsaspekterna tillkommit. Genom den pågående tillväxten av färjetrafiken och ökningen av godstransporterna uppstår allvarliga risker för denna sjötrafik, vilka man ur säkerhetssynpunkt knappast kan tolerera.

Nu sade herr Norling – och jag får tyvärr hålla mig till referatet i Sydsvenska Dagbladet på en presskonferens i Köpenhamn – att frågan om byggandet av en storflygplats på Saltholm på en rent dansk angelägenhet.

Vi i moderata samlingspartiet har inte sett detta som en rent dansk angelägenhet i det avseendet att vi redan från början i vår partimotion betonade att byggandet av en flygplats på Saltholm var en förutsättning för vårt godkännande av avtalen om fasta förbindelser över Öresund.

Kommunikationsministern skulle också, enligt Sydsvenska Dagbladet, ha betonat att det var oriktigt av Sverige att begära en flygplats på Saltholm. Låt mig här göra en liten historieskrivning.

I det första av de två avtalen, det som handlar om byggandet av de fasta förbindelserna mellan Sverige och Danmark, står det ingenstans uttryckligen att Danmark skall bygga en flygplats på Saltholm. Däremot är avtalet uppbyggt på förutsättningen att en flygplats kommer till stånd.

Moderata samlingspartiet begärde också att riksdagen i samband med godkännande av avtalet skulle göra det uttalandet att byggandet av en flygplats på Saltholm utgjorde en förutsättning. Detta bifölls av riksdagen.

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

Detta har enligt vårt sätt att se starkt knutit frågan om leden mellan Köpenhamn och Malmö till förekomsten av en flygplats på Saltholm. Vi hade liksom centerpartiet kunnat säga att vi över huvud taget inte ville ha någon bro. Och jag vågar påstå att hade vi gjort det, skulle ställningen i dag ha varit sådan att man hade kunnat bygga en förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn oberoende av en flygplats på Saltholm. Men det är naturligtvis intressant för oss här att få höra kommunikationsministerns synpunkter på detta. Den skånska riksdagsgruppen var inbjuden till landshövdingen i vårt län. Han var – det vill jag erinra om – en av de två sakkunniga i svenska Öresundsgruppen som 1967 avlämnade betänkandet om fasta förbindelser över Öresund, där alltså byggandet av en flygplats på Saltholm inte påstås vara en förutsättning. Av vad som kom fram där tillsammans med vad som enligt Sydsvenska Dagbladet kom fram vid den presskonferens som statsrådet Norling hade efter förhandlingarna nyligen med Danmark, kan onekligen befaras att man från svensk och dansk sida nu medvetet försöker att koppla bort Saltholmsprojektet från de fasta förbindelserna. Vi kan utläsa det av svaret, där kommunikationsministern säger: "Även vid de fortsatta övervägandena bör uppmärksamhet ägnas frågan om det samband en KM-led kan ha med lösningen av flygplatsfrågan." Kan man alltså komma fram till att trafikunderlaget ändå skulle bli tillfredsställande upplever man sig tydligen kunna bygga en förbindelse – KM-leden – oberoende av flygplatsen. Jag vore tacksam om statsrådet Norling här ville klart deklarera hur bunden han känner sig av Sveriges riksdags uttalande att byggandet av en flygplats på Saltholm är en förutsättning för vårt antagande av avtalet om fasta förbindelser över Öresund.

Naturligtvis har vi å andra sidan ansett att frågan om Helsingborg–Helsingör-förbindelsen skall kunna frikopplas från byggandet av KM-leden. Jag vill gärna läsa upp vad trafikutskottet hemställde i sitt betänkande 1973 nr 25, p. 2, som sedan bifölls av riksdagen. Utskottet hemställde att riksdagen "i anledning av motionerna 1973:2071, 1973:2077, 1973:2081, punkten 2, och 1973:2083, punkterna 2 och 6, 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".

I och med att det inte tycks bli någon KM-led kan man ju säga att kommunikationsministern inte behöver vara bunden av detta riksdagens uttalande. Men samtidigt begärde riksdagen ett påskyndande av utredningsarbetet när det gäller tunnelleden.

Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern: Har något sådant utredningsarbete på allvar kommit i gång? Och hur bedömer kommunikationsministern möjligheten att inrikta det huvudsakliga arbetet både när det gäller förhandlingarna och praktiska åtgärder på att lösa frågan, kanske i syfte att enbart åstadkomma en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör?

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

Herr PETTERSSON i Helsingborg (s):

Herr talman! Jag vill till att börja med tacka statsrådet för svaret. Tacket innefattar även svaret till Sven Mellqvist. Han hade tyvärr inte tillfälle att närvara här i dag.

Anledningen till att jag ställde en fråga i detta ärende var den besvärliga situation som min kommun, Helsingborg, hamnade i genom att det danska parlamentet inte ratificerade det föreliggande avtalet. Det betyder att vi under många år framöver får dras med en helt omöjlig trafiksituation i centrala Helsingborg.

Vi har överföringen av järnvägsvagnar mellan de båda stationerna. Vi har också den besvärande tunga trafiken, som skall ta sig genom centrala staden för att komma ut på riksvägarna. Det medför buller och avgasutsläpp i tätbebodda områden.

Vi har under en lång följd av år förhandlat med kommunikationsdepartementet och SJ för att kunna lösa frågorna som sammanhänger med transporterna över Öresund. Ständigt har vi fått ändra planerna därför att de delegationer och myndigheter som jobbat med de här frågorna har lagt fram nya synpunkter och förslag. Den enda fasta punkt vi har är någonting som kallas 1945 års bangårdsavtal. Det är stadfäst, och det binder oss fortfarande – trots att det sedan många år är överspelat. Det gjordes upp under en tid då man hade en helt annan trafikintensitet, som inte kan jämföras med det läge vi nu befinner oss i. Men avtalet hindrar oss från att göra någonting. Man kanske skulle kunna göra några förbättringar under hand, men vi är förhindrade att göra det beroende på det nämnda avtalet.

Nu säger statsrådet Norling i sitt svar att utredningsarbetet skall vara genomfört på två år. Sedan skall förslaget naturligtvis behandlas i departementen och i parlamenten, och det innebär att det kanske kommer att ligga en död mans hand över dessa frågors lösande och över planeringen på hithörande områden under flera år framöver.

Jag erinrar mig debatten om Bromma flygplats här i kammarken för några dagar sedan. Det omtalades då att Stockholms hälsovårdsnämnd har befogenhet att besluta om förbud mot trafiken på Bromma flygplats, och jag tror att den med gällande normer har möjlighet till detta.

Nu undrar jag hur det skulle bli i Helsingborg, om hälsovårdsnämnden där uttalade att landsvägståg inte får trafikera gatorna i staden på det sätt som i dag sker. Det brådskar verkligen med en lösning av dessa frågor. Jag skulle vilja vädja till statsrådet att på något sätt åstadkomma en dellösning för Helsingborgs vidkommande.

Jag vill fråga statsrådet: Ingår i det material som delegationerna skall se över den s. k. Strandska utredningen, Statens offentliga utredningar 1962:53, och Öresundsgruppernas överarbetning av detta material, SOU 1967:54? Där tog man nämligen upp alternativet en järnvägsbro och landsvägsöverfart i det norra läget. Jag och många med mig har kanske sett detta som en dels bättre, dels billigare lösning än KM-leden. Nu hängdes överenskommelsen, som tidigare sagts här i debatten, upp på flygplats-

frågan. Om den förs bort ur bilden är det kanske på tiden att man överväger det gamla alternativet.

Slutligen vill jag fråga statsrådet: Vill statsrådet medverka till att 1945 års avtal upphävs, så att vi i Helsingborg kan få någon ordning på våra problem?

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! I sitt interpellationssvar säger kommunikationsministern att det danska udvalg som skall studera flygplatsfrågan skall göra en samlad värdering av de ekonomiska, miljömässiga och andra konsekvenserna av att anlägga en ny flygplats på Saltholm eller att alternativt ha kvar Kastrup. I redovisningen av vad den svenska och den danska delegationen skall ta upp står det dock inget om att man skall ta hänsyn till de miljömässiga konsekvenserna. Det framhålls endast att man skall göra en förnyad genomgång, att man skall komplettera och revidera materialet, att man skall pröva tekniska lösningar och kostnader och lönsamhet avseende de olika förbindelserna.

Jag fäster dock inget större avseende vid att man utelämnat de av mig nämnda aspekterna, eftersom jag förutsätter att det är en självklarhet att man också kommer att ta hänsyn till såväl de regionalpolitiska som de miljömässiga konsekvenserna av olika alternativ när det gäller Öresundsförbindelserna. Jag har särskild anledning att understryka detta eftersom det förra utredningsarbetet gjordes under en tid då miljöfrågorna och de regionalpolitiska spörsmålen inte var så aktuella som nu. Därför innehöll utredningarna och förslagen inte mycket om detta.

Nu försökte vi i trafikutskottet att förbättra läget i dessa avseenden genom mycket ingående föredragningar och insamlande av material om de regionalpolitiska och miljömässiga konsekvenserna i detta sammanhang. Vi hade ju att antingen anta eller förkasta regeringsöverenskommelsen, men vi fattade dessutom ett par kompletterande beslut. För min del framhöll jag i debatten på den Luciadag 1973 som fru Sundberg tidigare nämnde att en förutsättning för att jag skulle godkänna överenskommelsen var att beslut fattas också på dessa kompletterande punkter.

Det första villkoret var att den svenska regeringen skulle ta initiativ för att se till, att järnvägstunneln blev färdig senast samtidigt som den planerade landsvägsbron. Vi tyckte att det var utomordentligt viktigt.

Det andra villkoret var att man under förberedelse tiden skulle göra kompletterande utredningar i syfte 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.

Med anledning av vad kommunikationsministern sade i sitt svar om att man skall överväga "de ytterligare åtgärder som kan vidtas i syfte att främja kollektivtrafiken" kan jag vidare nämna att vi anvisade en väg, som skulle kunna göra att man inte skulle behöva från början planera

Nr 73

Måndagen den  
5 maj 1975

---

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

projektet så stort som det var tänkt att det till slut skulle vara – en sexfilig motorväg och dessutom en kollektivtrafikförbindelse på en särskild bro – utan att man skulle kunna undersöka möjligheterna att ha en spårbunden kollektivtrafik på två av de sex filerna och till en början ha så att säga en vanlig motorvägsförbindelse över sundet.

Jag förutsätter alltså, herr talman, att den nya utredningen – och jag vore tacksam att för ordningens skull få en bekräftelse av kommunikationsministern på detta – kommer att ta stor hänsyn till miljöfrågor och regionalpolitiska frågor. Förslaget måste utformas så, att det inte leder till en ökad bebyggelsekoncentration och till vad man populärt har kallat asfaltering av Skånes värdefulla åkerjord.

En annan mycket viktig sak är att den allmänna opinionen måste få tillfälle att göra sig hörd under utredningsarbetet och inte bara föreläggas ett färdigt förslag, gemensamt för den svenska och den danska regeringen, med det samtidiga beskedet att det inte går att ändra på någonting, eftersom det här är ett avtal. Den svenska opinionen måste få göra sitt inflytande gällande under utredningstiden, och det innebär naturligtvis att den svensk-danska delegationen inte kan få arbeta helt inom stängda dörrar. I pressreleasen nämndes vissa riktlinjer, och de återgavs väl också här i interpellationssvaret, men självfallet måste utredningen få mera preciserade direktiv. Man måste ju veta vilka alternativ man i första hand skall undersöka. Jag är medveten om att man inte kan hålla förhandlingar mellan två regeringar inför öppna dörrar – det är inte det jag begär – men jag tycker att dessa mera preciserade direktiv, som jag förutsätter att delegationen skall få, bör publiceras. Man bör också under utredningstidens gång lämna ut visst material som kan tjäna som underlag för opinionsbildningen. Detta är inte bara så att säga en rent demokratisk snygghetsfråga, utan jag tror att det också är av stor vikt för regeringen. Erfarenheterna har ju visat att det inte räcker med att två regeringar kommer överens. Parlamenten måste också ge sitt godkännande, och de är givetvis lyhörda för den allmänna opinionen. Jag vore tacksam om vi här kunde få en bekräftelse av kommunikationsministern på att man avser att arbeta efter de riktlinjerna.

Redan nu bör det väl stå klart att det behövs en järnvägstunnel under Öresund. Det är också sannolikt att det behöver vara en dubbelspårig järnvägstunnel till skillnad från det förslag som framlades förra gången.

Då skulle man ju kunna säga: All right, då börjar vi att bygga en järnvägstunnel utan vidare, det brådskar. Men jag tror inte att man kan förfara på det sättet. Den närmare utformningen av en järnvägstunnel måste avgöras först sedan det är klart om det blir en landsvägsförbindelse eller inte. Låt oss säga att det inte skulle bli en landsvägsförbindelse. Då måste ju järnvägstunneln få en helt annan utformning och en helt annan kapacitet än som eljest skulle behövas.

Jag tror att man i varje fall redan nu kan börja undersöka de tekniska förutsättningarna för att få en snabbförbindelse med biltåg i en sådan järnvägstunnel – även avseende personbilar – av det slag som man över-

vägt att ha i Stora Bält-förbindelsen. Jag vet att de tekniska svårigheterna är mycket större. Det är en kort förbindelse, och det gäller att finna tekniska anordningar för att få en snabb trafik. Men just därför är det så mycket angelägnare att man börjar med en gång.

Herr talman! Jag anser att detta är en utomordentligt viktig fråga, och jag förutsätter att utredningsarbetet kommer att bedrivas med den största skyndsamhet.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill till en början säga att den överenskommelse som de svenska och danska regeringarna träffade den 21 april i Köpenhamn bygger på den förutsättningen att under de kommande två åren skall ingenting ske i fråga om något av de projekt som var med vid den första överenskommelsen, som nu har fallit. Det är klart och uttryckligt fastlagt i den presskommuniké som gavs ut efter ministermötet, och det bekräftades naturligtvis också av de båda ministrarna vid den presskonferens som fru Sundberg bl. a. återopade och som hölls i Köpenhamn omedelbart efter överläggningarna. Jag vill alltså slå fast att fr. o. m. nu, när delegationerna tillsätts, och under två år framåt kommer inget initiativ att tas i fråga om något av dessa delprojekt från vare sig den svenska eller den danska regeringen.

Sedan kan man naturligtvis – och det tycker jag herr Sven Gustafson i Göteborg har alldeles rätt i – ändå använda tiden till att diskutera saker och ting, om man har blivit överens i själva sakfrågan om när man skall ta upp nya regeringsförhandlingar. Det är alltså en tvåårsperiod vi talar om nu.

Om herr Dahlgren har den uppfattningen att snart sagt ingen vill ha en KM-led, så får den uppfattningen naturligtvis stå för honom. Den svenska riksdagen tog i december 1973 med röstetalen 215 mot 97 för Sveriges del beslutet om att ratificera den svensk-danska överenskommelsen. För min del skulle jag vilja tro att vad som har hänt efter december 1973 i vårt land knappast har inneburit någon annan förändring än att antalet anhängare av fasta förbindelser i KM-leden rimligtvis bör ha ökat. Den uppfattningen bygger jag inte enbart på att vi redan 1973 var ute i senaste laget med att besluta om fasta förbindelser utan också på vad som har tillkommit sedan dess i form av ökad oro för sjösäkerheten i Öresund. Jag begär inte att herr Dahlgren skall fästa någon vikt vid de argumenten, men jag måste ändå framhålla dem i en debatt av det här slaget.

Herr Dahlgren menar att vi skall sluta intressera oss för en satsning på en broförbindelse Malmö-Köpenhamn. Ja, det kan man naturligtvis säga om man är säker på att man då har klarat ut med samtliga intressenter, först och främst i berörda regioner, alla problem som de har om ingenting sker. För min del är jag mycket ödmjuk inför de oerhörda problem som Malmö- och Köpenhamnsregionerna har f. n., och det skulle aldrig ett ögonblick falla mig in att negligera de stora svårigheter som

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

inträder för den fortsatta planeringen i dessa regioner på grund av det ytterligare uppskov som vi nu har fått.

Det är klart att herr Dahlgren heller icke är skyldig att ett ögonblick i sin argumentering intressera sig för de danska bekymren när det gäller bullerfrågorna kring Kastруп. Man kan naturligtvis som svensk riksdagsman, som svensk debattör säga att vi har nog av våra bekymmer på den svenska sidan om Öresund – danskarna får väl klara sitt på det sätt de finner rimligt. Så långt kan man naturligtvis, om man vill, gå i diskussionen. Men att göra en ytterligare skärpning och säga att vi från svensk sida bör se till att det icke blir någon flygplats på Saltholm eller någon fast förbindelse Malmö-Köpenhamn är ändå, tycker jag, att på något vis göra vederligt även för våra danska vänner att de har bedömt sin interna danska situation fel.

Under senare tid har en diskussion förts – fru Sundberg tog bl. a. upp detta – om hur Saltholmsprojektet på sin tid kom in i detta paket. Därvid har man också berört de uttalanden som jag mycket ihärdigt gjort efter det att vi godkänt överenskommelsen här i den svenska riksdagen i december 1973 när det gällt frågan huruvida Saltholm var en intern dansk fråga eller en gemensam svensk-dansk. I och med att vi hade fått en paketslösning i ett avtal var detta självfallet ett paket som den svenska och den danska regeringen var skyldiga att betrakta som ett paket och icke som några skilda delar.

Härvidlag har man i debatten inte velat förstå att det i detta läge, under den långa tid som gick till dess att vi nu fick veta att danskarna inte skulle klara det här, var omöjligt för den svenska regeringen att säga att här fanns det ena eller andra objektet som kunde diskuteras för sig. Detta skulle ha varit oriktigt.

Hur skulle det ha uppfattats, till dess att danskarna nu misslyckades, om jag eller någon annan ansvarig inom den svenska regeringen hade sagt att Saltholm är en helt dansk angelägenhet och ingenting annat? Det skulle ha varit omöjligt i ett läge där den svenska och den danska regeringen var överens om ett paket.

Men i dag, när vi vet att danskarna inte skall godkänna detta och frågan alltså på nytt är öppen, kan jag säga att naturligtvis är det nu den danska regeringens angelägenhet om danskarna vill anlägga en flygplats på Saltholm. Detta kan jag säga fram till den dag då en sådan flygplats återigen eventuellt finns i ett svensk-danskt avtal.

Där, fru Sundberg, är svaret på frågan varför jag under den tid, då vi hade ett avtal som väntade på sitt godkännande, såg detta som ett definivt paket och inte kunde börja diskutera, vare sig med några tidningar eller med andra, vem som hade ansvaret för det ena eller andra i paketet. Nu har vi inget avtal liggande, nu skall vi börja om igen med en överarbetning under ett par år, och så får vi, om det blir ett avtal, se vad det kommer att innehålla för olika delar.

Efter denna utveckling vill jag sedan bara säga till herr Dahlgren att den danska regeringen naturligtvis inte ser på Saltholmsfrågan och på

den fasta förbindelsen i KM-leden på samma sätt som herr Dahlgren gör. Jag vill här i protokollet läsa in vad den danske trafikministern inledde sitt anförande med, när han den 24 april lämnade sin stora redogörelse i denna fråga i folketinget. Han sade då:

”Spørgsmålet om anlæg af en eller flere faste forbindelser over Øresund har været genstand for undersøgelser og forhandlet mellem svenske og danske myndigheder i en meget lang årrække. For en halv snes år siden kom endvidere spørgsmålet om at flytte Københavns lufthavn fra Kastrup til Saltholm for alvor ind i billedet. Selv om lufthavnsspørgsmålet primært erkendes at være et dansk anliggende, har det på den anden side været klart, at det ikke kunne løses uden i samarbejde med Sverige, dels på grund af luftrumsproblemet, dels på grund af den åbenbare sammenhæng med en KM-forbindelse.”

Det var alltså min danska kollega som inledde sitt anförande i folketinget med dessa ord för att redan från början slå fast var Saltholmsprojektet ligger i den danska diskussionen nu och var det har legat tidigare.

Jag skall sluta denna omgång med att säga till herr Dahlgren att det kommer inte nu att tas något initiativ från den svenska regeringen, lika litet som från den danska, förrän denna överarbetning har skett.

Jag ber att i min nästa replik få återkomma till de övriga frågeställarna.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Statsrådet försöker framställa mig som en missdådare när det gäller de danska bullerproblemen från Kastrup, men så enkelt är det väl inte. Från mitt och mitt partis sida har det ju inte gjorts något ändrat ställningstagande i fråga om KM-leden. Vad vi har sagt och vad vi fortfarande vill är att man skall bygga HH-leden.

Dessutom är det så att det är statsrådet Norling som på ett mycket tidigt stadium har förklarat att man måste ta avtalet i dess helhet, eftersom det var en paketlösning. Sedermera har statsrådet gått ut och sagt att Saltholm är en dansk angelägenhet. Detta är – om uttrycket tillåtes, herr talman – en kovändning i denna fråga.

Nu är det givetvis inte fruktbarande att diskutera det förflutna. Det viktiga är ju att försöka finna konstruktiva lösningar under stor politisk enighet. Och jag menar att HH-leden kunde vara en sådan lösning. Jag beklagar då bara att statsrådet nu åter förklarar att här kommer ingenting att ske, i varje fall inte på två år. Och då, herr statsråd, frågar jag vem det är som ifrågasätter sjösäkerheten i Öresund. Enligt min mening skulle den kunna förbättras, om man snabbt gick in för att bygga en tunnel i den norra leden.

Fru SUNDBERG (m) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern kände sig ödmjuk inför förhållandena i Köpenhamn–Malmö-området. Men jag tror att kommunikationsministern borde känna sig ödmjuk inför förhållandena i Helsing-

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

borgsområdet också. Situationen både när det gäller sjösäkerheten i Öresund och när det gäller bangårdsfrågan är – utan att bruka överord – akut. Jag har svårt att förstå varför man inte skulle kunna diskutera åtminstone planeringsarbetet för en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör, om man ville ha en tunnel. Men då jag lyssnat till kommunikationsministern fick jag en känsla av att det är en bro mellan Köpenhamn och Malmö – oberoende av om någon flygplats kommer till stånd på Saltholm eller ej – som är det väsentliga. Kanske beror det på – det vore roligt om kommunikationsministern ville ge besked på den punkten – att danskarna i grund och botten inte är särskilt roade av HH-leden, medan de är roade av en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö.

Inga initiativ skall nu tas, sade statsrådet. Det innebär ytterligare ett par års moratorium för Helsingborg. Men för förhållandena i Malmö och Köpenhamn kan det innebära att man försöker förbigå riksdagens uttalande om nödvändigheten av en flygplats på Saltholm för att en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö över huvud taget skulle komma till stånd.

Kommunikationsministern svarade inte på den konkreta frågan i detta sammanhang: Skulle statsrådet Norling kunna gå vid sidan av riksdagens beslut i detta fall och se till att utredningen blev helt förutsättningslös, dvs. att anknytningen till en flygplats inte längre var ett villkor? Jag tycker det verkar så, eftersom statsrådet Norling talat om en paketalösning men samtidigt yttrat att det var oriktigt av Sverige att begära Saltholms flygplats. Det verkar i så fall också som om statsrådet Norling delade min uppfattning, att Saltholms flygplats icke ursprungligen ingick i paketet men blev en förutsättning för paketets godkännande av den svenska riksdagen.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Beträffande sambandet mellan Saltholm och beslutet i riksdagen kan jag ordagrant citera vad trafikutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända betänkande. Utskottet framhöll där att "byggandet av en ny flygplats på Saltholm är en grundläggande och ovillkorlig förutsättning för överenskommelsen om de fasta förbindelserna". På den punkten hade kommunikationsministern alltså också riksdagen bakom sig.

Men nu har detta avtal helt fallit; varje uttalande som riksdagen gjort i denna fråga saknar relevans, eftersom hela avtalet inte kommit till stånd. Därför får vi börja från början igen.

Kommunikationsministern hade inte tid att svara på de övriga frågorna. Debattordningen är sådan att jag nu måste begära replik för att över huvud taget ha någon möjlighet att få ordet utan att behöva anteckna mig sist på talarlistan. Jag skulle därför bara vilja upprepa min fråga: Är kommunikationsministern villig bekräfta att den arbetsplan – jag sade

”direktiv” förut, men det är möjligt att det inte blir några direktiv – som görs upp inom delegationen och som tar upp de viktiga alternativen och frågorna blir publicerad och att utredningen medan man håller på och samlar in underlaget för olika ställningstaganden kommer att publicera material som kan vara till ledning för den allmänna svenska opinionen?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall börja med att med ett kort ja besvara den fråga herr Sven Gustafson i Göteborg ställde. Det är alldeles klart att skall man göra en översyn så duger det inte att bara syssla med den ena eller andra aspekten av frågan, utan man får se över det hela. Vi har bedömt att det kommer att ta ungefär två år innan man har gjort det. Självfallet måste två sådana delegationer, som nu skall tillsättas, i en första omgång besöka ”de närmast berörda”, om jag får använda det uttrycket, alltså Helsingborg, Malmö, Köpenhamn och Helsingör, för att höra vad de har för synpunkter och vilken hjälp de kan vilja ha med ett sådant här arbete.

För att inget missförstånd skall uppstå finner jag det angeläget att säga att det här är fråga om diskussioner mellan två länder. Den svenska regeringen eller den svenska riksdagen klarar inte det här själv – vi måste ha våra danska vänner med på ett eventuellt avtal. Vi hade ett avtal färdigt, och det kunde vi inte genomföra på grund av att danska riksdagen vid sin röstning inte godkände det. Man kan alltså inte, som skilda talare här gör, tala om att den svenska regeringen skulle gå in och resonera om ett avtal där Saltholm inte finns med, att den svenska regeringen skulle sätta i gång diskussioner för att prioritera en HH-tunnel, att den svenska regeringen skulle göra det ena och det andra. Ja, om det hela vore så enkelt, skulle vi för länge sedan ha sluppit diskussioner av det här slaget, men här gäller det att få till stånd en kompromiss mellan två länder. Och även om de länderna heter Sverige och Danmark, har ju arbetet hittills visat vilka svårigheter som kan uppstå.

Herr Pettersson i Helsingborg är angelägen att säga att regeringen självfallet sedan länge har förstått och förstår vilka problem som hänger samman med Helsingborgs situation. Jag har visserligen bara under sex år haft tillfälle att följa denna utveckling, men jag kan försäkra att jag under de åren – om jag nu skall använda det ordet en gång till, fru Sundberg – har blivit ödmjuk även inför de bekymmer som är förknippade med HH-leden. Där finns naturligtvis ett behov av en snabb lösning av något slag, men vad gör man i ett läge där man, på grund av den danska situationen, har misslyckats med att få det avtal i hamn som den svenska riksdagen med mycket stor majoritet ställde sig bakom för ett par år sedan?

Man må ha vilken uppfattning som helst om det danska intresset för att nu göra en specialundersökning av lufthamnsfrågan, men jag tycker inte att vi bör sätta oss på våra höga hästar – jag anklagar ingen i den

Nr 73

Måndagen den  
5 maj 1975

---

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

här debatten för att göra det, och jag tycker inte att någon annan skall göra det heller – och säga: "Skippa nu förslaget om Saltholm som flygplats! Låt det bli något som bara går till historien!" Om någon skall säga det, tycker jag att det skall vara danskarna själva. Den som det minsta intresserat sig för svårigheterna med flygplatsfrågan i Köpenhamnsregionen förstår mer än väl att man där på nytt vill i ett särskilt utredningsarbete gå igenom hela detta stora och viktiga ärende. Vad kommer att ske om man behåller Kastrup som flygplats? Hur många fastigheter och vilka områden måste då lösas in? Vilka investeringar blir det fråga om, ställda mot alternativet att bygga en ny flygplats eller flyghamn ute på Saltholm?

Vad vi skall diskutera är ju i första hand svenska förhållanden, men vill nu danskarna under det gemensamma utredningsarbetets gång koppla samman detta med en egen utredning, som sedan skall föreläggas de gemensamma delegationerna för deras flygplatsfråga, tycker jag att det är någonting som vi skall ha stor respekt för.

Slutligen, herr talman, vill jag upprepa att läget för dagen är att de grupperna förutsättningslöst skall se över allt material igen. Vi får hoppas att de två kommande åren går fort åtminstone i ett avseende, nämligen när det gäller att få fram ett nytt avtal.

Fru SUNDBERG (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill gärna instämma i allt vad kommunikationsminister Norling sade om danskarnas problem med sin storflygplats. Det är beklagligt att det antagligen är ekonomiska förhållanden som lägger hinder i vägen för åstadkommandet av en sådan, som danskarna från miljösynpunkt har ytterligt stort behov av att få. Inom moderata samlingspartiet har vi hyst den uppfattningen, att kunde en sådan flygplats komma till stånd, vore det också riktigt med en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö, eftersom man då på ett bättre sätt skulle kunna ekonomisera en sådan led.

Men, herr talman, jag tycker jag känner igen litet av kommunikationsministerns tongångar från december 1973 när det gäller de två länderna som förhandlar med varandra. Att två länder förhandlar med varandra och försöker åstadkomma – jag citerar statsrådet Norling – "en kompromiss", innebär ju inte att man inte själv kan förete en viljeyttring. Vad flera av oss här hade uppskattat tror jag hade varit att få klarhet om vilka åsikter och viljeyttringar den svenska regeringen går ut med när den skall starta de tvååriga förhandlingarna. Det får inte vara bara på det sättet, att man viker undan och säger att det är två länder som förhandlar och att vi får se hur det blir. En kompromiss måste grundas på två eller flera olika uppfattningar.

Det hade varit roligt, tycker jag, att få höra kommunikationsministern säga att "från svensk sida anser vi det vara så angeläget med HH-leden att vi skall göra vad vi kan för att i det gemensamma avtal som vi hoppas de bägge regeringarna och riksdagarna skall godta komma fram till att en fast förbindelse åtminstone mellan Helsingborg och Helsingör

snarast möjligt skall åstadkommas". Jag är medveten om att det kanske inte går att genomföra eller att det kan resultera i en kompromiss, men jag kan inte förstå varför kommunikationsministern inte kan klargöra vilken uppfattning han själv har i denna fråga.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Om jag, när arbetet påbörjas i dessa två delegationer, skulle säga att från den svenska regeringens sida vill vi i detta ögonblick prioritera en tunnel – eller låt oss säga HH-frågan – skulle jag göra mig skyldig till en överdrift. Den svenska regeringen har i dag samma uppfattning som den hade i det ögonblick då vi fick veta att det danska folketinget tyvärr inte skulle klara upp frågan; vi vill ha en lösning av alla berörda frågor i regionen. Fortfarande är den svenska regeringen övertygad om att det förslag som lades och som det danska folketinget inte tog var det bästa när det gällde att lösa Öresundsfrågorna. Den uppfattningen har regeringen inte ändrat på, och den kommer vi att behålla fram till den dag om två år då den nya översynen är färdig och vi får sätta i gång med nya regeringsöverläggningar från de förutsättningar som då föreligger. Fru Sundberg vet ju inte vilka synpunkter som kommer att föras fram av delegationerna. Det skall vi inte heller spekulera i, utan vi skall låta dem arbeta dessa år och se vilka avtal resp. regeringar och parlament kommer att föreslå för godkännande.

För dagen finns det alltså ingen preferens för det ena eller andra projektet. Alla projekt är lika angelägna, fru Sundberg. För Sveriges del är HH-tunneln och KM-förbindelsen av stort intresse. För den danska regeringen förutsätter jag efter mina överläggningar för några dagar sedan med min danske kollega att intresset är stort för att definitivt lösa den svåra lufthamnsfrågan och i förlängningen därav Stora Bält-frågan – som jag bara nämner en passant, eftersom den frågan inte ligger med i avtalet. På den danska sidan har man sålunda också sina trafikprojekt som man naturligtvis vill få genomförda så snabbt som möjligt.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! "Öresundsfiaskot" stod det som rubrik på en ledarartikel i Dagens Nyheter den dag det blev klart att det danska folketinget inte skulle fullfölja Öresundsavtalet. Så kan man naturligtvis se saken. De som helhjärtat stödde det här förslaget till lösning av Öresundsförbindelserna måste naturligtvis se det så.

Vi som hela tiden har bekämpat den här lösningen värderar kanske danskarnas ställningstagande annorlunda. Vi kan inte se det som ett fiasko att bilbron Malmö-Köpenhamn eventuellt inte skulle komma till stånd. Tvärtom bör den här upplösningen av Öresundsavtalet ge utrymme för andra lösningar, menar vi, som inte skulle dra så stor del av de investeringskostnader som det i det tidigare avtalet har varit fråga om men som skulle klara många av de problem som hänger samman med

Nr 73

Måndagen den  
5 maj 1975

---

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

förbindelserna över Öresund. Tyvärr tycks regeringen inte vilja lyssna på det örat, att döma av nyheter som nyligen lämnats i massmedia.

Från vpk:s sida har vi till årets riksmöte upprepat motionskravet att avtalet om fasta förbindelser i den utformning det hade skulle upphävas. Det motionskravet har på sätt och vis bifallits fastän kanske inte på det sätt som vi hade avsett. Vi föreslår i motionen att förhandlingar snarast möjligt upptas med den danska regeringen om fullföljande av den del av avtalet som omsluter projektet järnvägstunneln Helsingborg-Helsingör.

Behandlingen av vår motion har nu skjutits upp till hösten. Jag ville med mitt inlägg i dag närmast understryka att vår uppfattning är att det logiska alternativet i nuvarande stund borde vara att satsa på byggandet av järnvägstunneln. Jag tror att man kan säga att ett betydande intresse för en sådan lösning av frågan om Öresundsförbindelserna tydligen föreligger på den danska sidan, i motsats till vad fru Sundberg sade. Bl. a. har jag i en intervju i tidningen SJ-Nytt med den förre danske trafikministern Damsgaard läst att han för sin del inte är främmande för en sådan dellösning, om hela detta paket inte skulle godtas av folkettinget. De danska statsbanorna har också visat ett tydligt intresse för tunnelprojektet. Att det finns ett intresse på den svenska sidan vet vi. I samma nummer av SJ-Nytt framfördes åsikten att en järnvägstunnel visserligen bara skulle utgöra en dellösning av trafikproblemen men en icke oväsentlig sådan. Den skulle avlasta, säger man, den intensivaste båttrafiken, som finns just i norra Öresund, med en tredjedel. Det handlar om ett sjuttioal tvärgående färjeturer per dygn. Dessutom är, hävdar man, en HH-tunnel det ojämförligt billigaste och miljövänligaste alternativet av de fyra delprojekt som ingick i paketet.

Vi hävdar från vår sida att en järnvägstunnel i HH-leden också borde anpassas till vad den framtida utvecklingen inom järnvägstrafiken kan komma att kräva. Den borde alltså bli dubbelspårig. För det europeiska järnvägsnätet finns det vittgående planer som visar att det satsas friskt på järnvägsnätet, och där finns också förbindelserna med Skandinavien med i bilden. Strävan att uppnå rationella förbindelser med kontinenten bör därför enligt vår mening kräva en prioritering av järnvägen.

En satsning på tunnelprojektet är också en satsning på de långväga förbindelserna, medan bilbron Malmö-Köpenhamn mera kan betraktas som en gata mellan de bägge städerna, där lokaltrafiken skulle få stort utrymme. I den förut citerade ledaren i Dagens Nyheter understryks att den lokala persontrafiken skulle dominera på Malmö-Köpenhamnsleden. Däremot betonas HH-ledens vikt ur samnordisk synpunkt, särskilt med tanke på godstransporterna.

Av och till framskymtar också att bakom bilbroprojektet ligger andra spekulationer än vad som ryms inom ramen för trafikpolitiska krav. I Dagens Nyheter konstateras sorgset att danskarnas ställningstagande nu gör att Örestadsfunderingarna får avskrivas. Att de rent kommersiella intressena i Köpenhamns- och Malmöområdet tillfälligt har lidit ett bak-

slag på grund av att uppgörelsen inte kommit till stånd är nog ganska säkert. Nu kanske dessa repar mod av det senaste utspelet från de båda regeringarnas sida. Detta innebär ju att nya år återigen offras på att utreda genomförandet av ett reviderat avtal, allt medan trafikproblemen i Öresundsområdet växer, inte minst i norra delen vid Helsingborg–Helsingör. Detsamma gäller också SJ:s problem i Helsingborg, som även föregående talare varit inne på.

Den svenska regeringen förefaller att ha bundit sig mycket hårt vid tillskapandet av en bilbro i leden Malmö–Köpenhamn. Men den planerade storflygplatsen på Saltholm tycks ju få sin verkliga betydelse genom det trafikunderlag den skulle skapa för KM-leden. Frågan blir därför: Om inte Saltholmsprojektet förverkligas, kommer då inte bilbroprojektet i ett radikalt förändrat läge?

Trots vad kommunikationsministern säger om att detta är en debatt mellan två länder tror jag ändå att man kan slå fast att många säkerligen är besvikna över att kommunikationsministern och regeringen i den förändrade situation som uppstått inte valde att försöka ge Sverige en ordentlig järnvägsförbindelse mot kontinenten via HH-leden.

Herr CLARKSON (m):

Herr talman! Jag har rest upp till riksdagen i dag för att som representant för Helsingborg, vars kommunstyrelse jag tillhör och som jag representerar i den speciella delegation som har kommunens uppdrag att förhandla med statsmakterna om Helsingborgs bangårdsfråga, här inför kommunikationsministern avge ett formligt nödrop på Helsingborgs kommuns vägnar.

Att jag inte tar till överord när jag talar om ett nödrop kan jag kanske bäst underbygga genom att i all korthet ge en beskrivning av Helsingborgs belägenhet. Vi vet alla att Helsingborg har en egendomlig topografi. Staden är lagd som ett smalt band utmed Öresund på den trånga plats som avståndet mellan vattnet och den höga, branta landborgen utgör. Där finns den gamla stadens och den nuvarande tätortens kärna.

Helsingborg är dessutom centralort för nordvästra Skåne. Det betyder en omfattande trafik in till denna kärna; både landsvägs- och järnvägs- trafik. Redan som regioncentrum hade den här smala stadskärnan utgjort ett problem vid trafikavvecklingen.

Men nu kommer till Helsingborgs belägenhet också det, att staden är Sveriges främsta port till kontinenten – åtminstone via Danmark. Detta har medfört en enorm påfrestning på vår stadskärna och vi har sedan årtionden förhandlat med statens järnvägar om att få vår bangårdsfråga löst. Ty på denna smala landremsa där stadskärnan ligger har vi inte bara två järnvägsstationer utan också de hamnar som utgör anläggningsplats för alla färjorna och övriga fartyg till Helsingör.

Jag säger detta fast jag är fullt medveten om att kommunikationsministern känner till alla dessa detaljer, men för att understryka tyngden av det nödrop jag talade om upprepar jag dem. Här strömmar 15 miljoner

Nr 73

Måndagen den  
5 maj 1975

---

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

passagerare om året mellan Sverige och Danmark, mellan Helsingborg och Helsingör. Det är ungefär två tredjedelar av all persontrafik över Öresund. Här fraktas huvudsakligen på lastbil och järnväg tre och en halv miljoner ton gods. Det är mer än två tredjedelar av allt gods som transporteras mellan svenska och danska hamnar vid Öresund. Här transporteras mellan Helsingborg och Helsingör över en miljon bilar om året, det är också två tredjedelar av alla de motorfordon som fraktas över Sundet varje år. Allt detta i Helsingborg och allt detta i det katastrofalt begränsade utrymme jag talat om, nämligen den smala remsan mellan landborgen och Öresund.

Nu har vi på grund av det, framför allt ur miljösynpunkt, orimliga 1945 års bangårdsavtal förhandlat med statens järnvägar sedan 1965 om en annan lösning av vår bangårdsfråga, som ju också är frågan om en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark via Helsingborg–Helsingör. Så sent som 1969 var De danske Statsbaner och statens järnvägar i Sverige överens om att lösa frågan om en fast förbindelse för deras del mellan Sverige och Danmark i form av en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Det skulle utgjort en utomordentligt tilltalande framtidslösning av alla de problem som jag talat om här.

Nu drog sig statens järnvägar plötsligt tillbaka från sin ståndpunkt och sedan förhandlade man sig fram till en provisorisk lösning med Helsingborgs kommun, som innebar att man skulle uppföra en gemensam terminal och en gemensam stationsbyggnad. Detta skulle Helsingborg betala drygt 100 milj. kr. för. Det skulle utgöra en provisorisk lösning i avvaktan på hur man i framtiden skulle ordna fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark.

När sedan regeringens förslag till ett avtal med Danmark om fasta förbindelser mellan Köpenhamn och Malmö kom fullföljdes inte avtalet mellan Helsingborgs kommun och statens järnvägar. Det var ju också orimligt att lägga ner över 100 miljoner på en lösning som bara skulle vara några år.

Jag tror att kommunikationsministern håller med mig om att huvudingrediensen i det avtalet var en landsvägsbro Malmö–Saltholm och vidare Saltholm–Köpenhamn, inte en tunnel Helsingborg–Helsingör. Men under trycket av opinionen i Sverige och även i Danmark tillade man en klausul som innebar att man längre fram i den mån som resurserna medgav det skulle bygga även en tunnelförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Jag tror inte att jag gör mig skyldig till en feltolkning när jag säger att den klausulen var skriven rätt löst och så mycket i efterhand att det inte var utan pessimism som vi i Helsingborg såg framtiden an.

På allra senaste tiden har dessutom ett annat problem tillkommit. Efter som statens järnvägar i ökad utsträckning låter sin godstrafik gå över Trelleborg–Sassnitz har det blivit ledig kapacitet på De danske Statsbaners färjor till Danmark. Då vill man där fylla inte bara, som förr, vingarna utan även de lediga spårutrymmena med motorfordon. Därför har man

---

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

skärpt konkurrensen med det privatägda rederi som hittills specialiserat sig på den tunga motorfordonstrafiken och även personbilstrafiken till Danmark. Det är ett rederi med vilket Helsingborgs kommun lyckats få till stånd ett samarbete som inneburit att rederiets klienter frivilligt tagit sig in till staden runt motorvägen söderifrån utan att komma igenom själva stadskärnan och där försvåra den komplicerade trafikbilden.

Nu har emellertid, som sagt, konkurrensen skärpts från De danske Statsbaners och statens järnvägars sida, och de försöker dra åt sig så många landsvägståg och personbilar som möjligt för att fylla färjorna. Därigenom får vi ytterligare en anhopning av tung och svårbemästrad trafik i den smala stadskärnan i Helsingborg.

Min kollega, herr Pettersson i Helsingborg, talade om hälsovårdsnämndens ståndpunkt i den här frågan. Han är f. d. ordförande i hälsovårdsnämnden i Helsingborg och vet hur bekymmersamt läget är. Vad händer om hälsovårdsnämnden utfärdar förbud? Vi får då en parallell till Brommafrågan som riksdagen behandlade i förra veckan.

Under dessa förhållanden är det inte tillräckligt att vara ödmjuk inför Malmö-Köpenhamnproblematiken, utan man måste vara både ödmjuk och handlingskraftig när det gäller Helsingborg-Helsingörbelägenheten som är i det närmaste katastrofal. Med instämmande i vad tidigare talare sagt här i dag menar jag att den svenska regeringen borde kunna bortse från den tidigare paketlösningen och under hänvisning till att De danske Statsbaner i förhandlingar med statens järnvägar redan har förklarat sig villiga att gå samman med statens järnvägar om byggandet av en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör – en lösning som statens järnvägar vid den tidpunkten var intresserad av – medge att ett sådant projekt snarast kommer till stånd inom den normala ramen för investeringar vid SJ. Det skulle vara en snabb och effektiv lösning av frågan om den landbundna trafiken från Helsingborg till kontinenten som är det största kommunikationsproblem, herr kommunikationsminister, som vi f. n. har i Sverige.

För den lösning som jag nu nämnt skulle kommunikationsministern få en bred majoritet i Sveriges riksdag. Redan diskussionen här i dag tyder på att det nu finns en politisk majoritet för att rycka loss Helsingborg-Helsingörtunneln från den stora paketlösningen och åstadkomma en separat lösning. Man skulle då få de fördelar som paketlösningen i och för sig gav i fråga om sysselsättning åt tunnelbyggare och annan sådan arbetskraft, och det skulle i och för sig icke försena realiserandet av den övriga delen av paketlösningen.

Man har nu i Danmark tillsatt ett udvalg som skall studera Saltholms- och flygplatsproblematiken för Köpenhamns del. Det har också, som kommunikationsministern har redogjort för, tillsatts en svensk-dansk delegation som skall studera de här frågorna. Men man skall ha två år på sig. Jag tror inte att kommunikationsministern tycker att jag är orealistisk när jag säger att dessa delegationer absolut säkert kommer fram till precis samma resultat som det som låg till grund för paketavtalet

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

mellan Sverige och Danmark om fasta förbindelser över Öresund – dvs. det är i princip och i praktik ingenting annat än ett sätt att låta saken ligga på is, kall is, i två år för att sedan rulla i gång den igen. Och då skall alltså Helsingborg återigen läggas sist i denna paketslösning. Det betyder att vi börjar komma mycket nära 2000-talet innan någonting sker. Så länge, herr kommunikationsminister, kan Helsingborg inte fjättas i det tillstånd som staden f. n. är i. Trafiken kommer att mer än fördubblas redan till 1980. Det tyder prognoserna på. Staden kommer att sprängas av sina kommunikationsproblem om man inte gör något åt dem.

Därför är min vädjan i dag till kommunikationsministern att tillse att förhandlingarna mellan statens järnvägar och De danske Statsbaner, som ett förhandlingskomplex enbart dem emellan, sätter i gång så snart som möjligt och att Helsingborg som part i målet också kopplas in och att vi får denna separata lösning till stånd.

Jag började mitt anförande med ett nödrop och jag slutar alltså med en vädjan till kommunikationsministern att verkligen agera på detta sätt. Så småningom får nog herr Norling sin bro mellan Malmö och Köpenhamn ändå.

Herr LARSSON i Staffanstorps (c):

Herr talman! Det har varit mycket intressant att följa den här debatten om de fasta förbindelserna över Öresund. Efter att ha lyssnat på de olika partirepresentanterna här och hört kommunikationsministern beklaga sig över att det i det danska folketinget inte nu finns eller har funnits någon majoritet för sådana förbindelser, måste man ju konstatera att det ju inte finns någon majoritet i Sveriges riksdag heller. Det finns alltså i dag ingen majoritet för genomförandet av det förslag som här tidigare har förelagat.

Kommunikationsministern yttrade något som jag tyckte var helt riktigt om vad som skall ske med Kastrup, om det skall behållas eller inte m. m.: Låt danskarna själva bestämma det. Jag tror det är riktigt. Låt danskarna själva avgöra denna fråga. Man har ju beräknat att Kastrup skall kunna utbyggas så att det får tillräcklig kapacitet framöver.

Sedan kan jag bara, efter det anförande som representanten för Helsingborg här höll och de argument som han anförde, kort konstatera att här har centerpartiet uppenbarligen fått rätt i sina olika framställningar under åren, nämligen att den angelägnaste utbyggnaden är tunneln vid Helsingborg. Det är detta som i dagens situation framstår som mycket angeläget. Jag må gärna liksom flera andra talare här beklaga att man nu träffat en överenskommelse om att frysa den rådande situationen ytterligare två år genom att tillsätta en utredning.

Om man tittar på de utredningar som förelagat tidigare och de siffror som finns tillgängliga i dag beträffande en bro över Öresund och beträffande trafiken över Malmö–Köpenhamn, så måste man helt enkelt konstatera att av den trafiken stannar 60 % inom Malmö–SSK-området

och ca 25 % i periferierna där omkring. Då måste man helt enkelt konstatera att det i första hand är nödvändigt att avlasta rikstrafiken på Helsingborgssidan. Den uppfattningen har vi också fått ta del av i den här debatten.

Låt mig ändå sluta med att säga till kommunikationsministern: Om det nu är på det viset att kommunikationsministern inte skulle kunna åstadkomma att vi får ett övervägande om speciellt tunneln vid Helsingborg inom den allra närmaste tiden – vilket det uppenbarligen finns en majoritet för inom Sveriges riksdag – är det naturligtvis alldeles nödvändigt att i den kommande utredningen få med betydelsen av de fasta förbindelserna även i andra sammanhang. Vad betyder det exempelvis för den fortsatta koncentrationen av bebyggelsen i södra och sydvästra Skåne om vi får bron Malmö–Köpenhamn? Man måste ta med sådana saker i bilden, och jag vill erinra om att vi f. n. har regeringens stöd rent lokalt när det gäller att säga stopp till en vidare utbyggnad på vissa åkerjordar i Malmö–Lundområdet. Jag är tacksam för detta och många med mig.

Kommunikationsministern säger att han är ödmjuk inför de problem som ett uppskov innebär. Man skall väl se det hela så att de problemen ligger i ovissheten, och jag tror inte att de är så förfärligt stora om vi bara får visshet exempelvis om att det inte blir någon bro inom en nära framtid. Då har vi möjlighet att planera därför. Det är mycket angeläget att man kan få den synpunkten med, så att man inte tvingas skapa ytterligare koncentration av bebyggelse och asfaltering av Skånes bästa jord.

Jag måste sluta med att än en gång rikta en uppmaning till kommunikationsministern: Se till att vi får HH-leden så snabbt som möjligt. Den avlastar då den mest trafikerade delen av Sundet, den som är mest riskabel ur sjöfartssynpunkt.

I detta anförande instämde fru Fredgardh (c).

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill påpeka för herr Magnusson i Kristinehamn att det är fel att föra resonemanget utifrån den utgångspunkten att en broförbindelse i KM-leden skulle vara – som också någon mer har sagt – närmast en lokal förbindelse. Det är inte fråga om bara en bilbro. Det vet de som inte redan har glömt vad som stod i det avtal som svenska riksdagen tog i december 1973. Jag vill inte gärna upprepa det, eftersom det bör vara känt för kammarens ledamöter att där skulle gå i runt tal 50 % kollektiv trafik med buss. Detta får räcka för att kommentera det här ofta återkommande resonemanget att det bara var och är fråga om individuell trafik.

Jag upprepar på nytt att vi kommer att få bekymmer under kommande år om vi inte löser frågan om hur trafiken skall avvecklas i KM-leden. Det hjälper inte hur mycket man talar om behovet av att rädda åkerjord

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

om man inte i samma mening eller åtminstone i meningen därefter klarar ut hur man skall rädda människoliv i Öresund.

Jag vill gärna ha sagt till herr Clarkson att allt han anförde om Helsingborgs bekymmer är riktigt. Herr Pettersson i Helsingborg anförde tidigare en del liknande argument, och det är på det sätt som de sade. Det är tyvärr så, vilket jag upprepar igen, att avtalet inte har tagits av det danska folketinget – det avtal som med stor majoritet antogs av Sveriges riksdag. Vid den presskonferens som följde efter de överläggningar vi hade den 21 april i Köpenhamn, där min danske kollega minister Matthiasen naturligtvis var med, fick han en direkt fråga om hans syn på att bryta ut HH-tunneln och göra något speciellt där. Fritt översatt svarade han, att han under den innevarande perioden – alltså de två åren – inte var beredd att medverka till en dellösning i fråga om detta projekt. Jag vill gärna säga detta här, eftersom vi annars återigen kan råka in i en diskussion, som skulle kunna tydas så att vi kan lösa denna fråga själva. Nu är det inte så. Skall vi bygga en tunnel eller en bro, måste vi göra det gemensamt med danskarna.

Herr Clarkson trodde att den överarbetning som nu skall ske kommer att leda till i stort sett samma resultat som den utredning som slutfördes för ett par år sedan och som ledde fram till det avtal vi fick med danskarna. Ja, vi vet inte det, men det är möjligt eftersom vardera landet naturligtvis trycker på sina intressen i de gemensamma frågor som bör lösas. Som jag har sagt vid flera tillfällen var det förslag som vi kom fram till en kompromiss, som godkändes av oss men förkastades av danskarna.

Man kan naturligtvis också till det som herr Larsson i Staffanstorp sade tillägga, att man kan märka hur intresset för de olika objekten varierar. Om man går igenom argumenten i diskussionen i det danska folketinget sådan den utvecklade sig för några dagar sedan skall man finna – det är bara ett konstaterande, inte någon värdering – att det sades mycket litet om HH-tunneln. Man kan lägga in vad man vill i detta förhållande, men det kan bl. a. tyda på att den som vill agitera för det ena eller det andra objektet måste försöka påverka flera opinioner, eftersom – det vill jag än en gång framhålla – vi måste ha en gemensam överenskommelse innan vi kan nå något resultat i detta sammanhang.

Jag var slutligen något överraskad över vad herr Larsson i Staffanstorp sade om Kastrups flygplats. Det var kanske bara en felsägning, men jag uppfattade det så att herr Larsson hade uppgifter om att Kastrups flygplats skulle kunna byggas ut för framtida behov. Är det riktigt, ber jag herr Larsson att undervisa mig om vem som har sagt det.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Ja, det är nog inte bara min uppfattning att den påtänkta bilbron i första hand eller i varje fall till mycket stor del skulle komma att domineras av lokal trafik. Jag citerade i ett tidigare inlägg ett yttrande av ordföranden i SJ:s centrala företagsnämnd vid ett sammanträde med nämnden, där denne sade följande: "Förut gällde resonemangen en kom-

binerad förbindelse för långväga internationell trafik järnväg och landsväg Helsingborg–Helsingör. Men märk väl, att nu är det inte längre tal om bättre långväga förbindelser utan snarare om en gata mellan Malmö och Köpenhamn där den lokala och regionala trafiken väger tungt i prognoser och ekonomiska kalkyler." Man får väl ta detta som en uppfattning från rätt initierat håll.

Vad gäller intresset på dansk sida för en dellösning är det naturligtvis en försvårande omständighet att de politiska situationerna och därmed bl. a. innehavarna av trafikministerposten avlöst varandra ganska snabbt i Danmark, åtminstone under den senaste tiden. Jag vill dock peka på en intervju i SJ-Nytt så sent som i november 1974, där följande fråga ställdes till trafikminister Damsgaard:

"Sveriges kommunikationsminister, Bengt Norling, har ju sagt allt eller intet. Vad händer om Folketinget säger Nej?"

Trafikminister Damsgaard svarade på denna fråga bl. a. följande:

"Den här frågan har stötts och blötts i 40 års tid ---. Aldrig tidigare har vi varit så nära en lösning. Därför hoppas jag att det blir ja. Skulle det, mot förmodan, bli avslag för hela paketet i Folketinget, så är jag inte främmande för en dellösning."

På frågan vad en sådan dellösning kunde innehålla svarade den danske trafikministern:

"En HH-tunnel t. ex."

Detta tycker jag tyder på att det borde ha varit möjligt att sondera möjligheterna i detta avseende, om regeringen verkligen vore intresserad av att åstadkomma en lösning på denna väg.

Herr CLARKSON (m):

Herr talman! Jag ber kommunikationsministern observera att jag inte använde ett enda ord till polemik om vilken av de fasta förbindelserna mellan Sverige och Danmark som jag föredrar eller tycker mer eller mindre om. Jag tillhör nämligen dem som är övertygade om att det på längre sikt kommer att behövas fasta förbindelser på båda ställena och att vi alltså hela tiden egentligen bara talar om en prioriteringsfråga – om vilken förbindelse som skall utföras först osv.

Jag är glad över att kommunikationsministern visade förståelse för Helsingborgs – jag säger det med allvar – prekära situation. Det är just med utgångspunkt i den jag önskar att kommunikationsministern inte skulle vara så låst till själva paketlösningen som sådan och vänta på vad som skall hända om två år.

Jag vill också deklarerat att jag är varm vän av tunnelloösningen och anser den vara den enda realistiska målsättningen i dag. I analogi med det vill jag inte heller överdriva farhågorna för sjösäkerheten för färjorna i Öresund. Jag understryker i den frågan att ingenting har hänt under alla år, trots den kolossala tvärgående trafiken och trots att det vattenområdet enligt uppgift är världens mest trafikerade.

Jag tror att det var 1962 som en utredning kom fram till att den första

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

förbindelsen mellan Sverige och Danmark lämpligen borde vara en högbro med fyra vägfiler och ett spår för järnvägstrafik. Enligt min mening är det den riktigaste och mest rationella lösningen, men den verkar på tekniska och politiska grunder inte att vara realistisk längre. Därför har jag talat mig varm för den andrahandslösning som jag tycker är bäst, nämligen en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör, och jag steg fram för att säga just detta.

Herr LARSSON i Staffanstorps (c):

Herr talman! Kommunikationsministern menade att när jag talade om att man skulle tänka på koncentrationsbebyggelsen i Malmö-Lundområdet som ett resultat av en bro – man har redan nu besvär med den koncentrationen – borde jag i nästa mening ha sagt att det också gäller att rädda människoliv i Öresund. Men den starkaste trafiken går ju mellan Helsingborg och Helsingör. Skall man då ytterligare uppskjuta planerna på en tunnel, som skulle kunna avlasta Sundet, undrar jag vem som också bör tänka på att det gäller att rädda människoliv.

Sedan konstaterar kommunikationsministern att det sades mycket litet om en tunnel i HH-leden från danskarnas sida under debatten i folketinget. Ja, det är möjligt, men jag har faktiskt en känsla av att inte heller vår kommunikationsminister har talat särskilt mycket om HH-leden med danskarna. Är det fel så är det bra om jag blir rättad. Men försök tala om HH-leden! Jag tror att det finns resonans för den – större resonans än den som kom fram i danska folketinget.

När det gäller utbyggnad av Kastrup konstaterar jag bara att kommunikationsministern sade i interpellationssvaret: "I sammanhanget skall ske en samlad värdering av de ekonomiska, miljömässiga och andra konsekvenserna av att anlägga en ny flygplats på Saltholm eller alternativt att bygga ut den nuvarande flygplatsen i Kastrup." Det måste väl finnas något underlag för ett sådant resonemang i interpellationssvaret.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag hade inte tid att i mitt förra inlägg svara herr Pettersson i Helsingborg, som frågade om den utredning, som nu skall arbeta under två år, skall gå tillbaka till bl. a. den Strandska utredningen och till annat material. Det svar jag kan ge på den frågan får bli att denna utredning självfallet skall se på alla de realistiska lösningar som har tagits fram genom åren, vare sig de nu har legat i den ena eller andra utredningen eller överarbetningen av utredningar.

Sedan kan jag naturligtvis inte svara på herr Petterssons andra fråga, som gällde bangårdsavtalet och dess verkan nu och under den tid då det tvååriga utredningsarbetet pågår. Jag utgår ifrån att så fort detta arbete kommer i gång – och inom parentes sagt hoppas jag kunna tillsätta den svenska delegationen under de närmaste 14 dagarna – kommer man, bl. a. genom besök på resp. berörda orter, att få diskutera dessa frågor, inkl. avtal som är i kraft eller har funnits tidigare.

Jag skall inte förlänga debatten mycket mer, herr talman. Men om man, som herr Larsson i Staffanstorp säger, utgår från att ingenting händer i Öresund i dag – eller åtminstone att mycket litet kan hända där – hoppas jag att herr Larsson inte utgår ifrån att trafiken skall vara statisk. Det kommer ju ny trafik under kommande år. Alla vet vi väl att en mycket kraftig ökning är att vänta. Om våra länder får utvecklas i samma takt som hittills – och världen i övrigt dessutom – så kommer siffrorna för trafiken att öka från ett år till ett annat. Då kommer vi naturligtvis så småningom i en situation där man, om inga fasta förbindelser byggs exempelvis mellan Köpenhamn och Malmö, kommer att få uppleva mycket stora bekymmer med bl. a. anskaffande av nya färjelägen i Malmöområdet, i Köpenhamnsområdet osv.

I övrigt är det väl meningslöst att diskutera vad som har sagts och inte sagts om de olika objekten från den svenska eller den danska regeringens sida vid de förhandlingar som under flera år har förts i dessa frågor. Det är klart att innan svenska regeringen skrev under ett avtal sådant som det vi behandlade här i riksdagen i december 1973, så hade regeringen ställt sig bakom hela detta avtal. Trafikutskottet skrev sedan och förstärkte frågan om HH-tunneln. En regering har naturligtvis att följa detta – det är alldeles självklart. I de diskussioner och samtal som sedermera fördes efter riksdagsbehandlingen, poängterades det för danskarna att den svenska riksdagen hade skärpt sin syn på HH-tunneln. Detta är ju självklara fakta, som naturligtvis en regering såväl som förhandlare har att ta hänsyn till. Det får bli mitt svar med anledning av herr Larssons i Staffanstorp tanke om att vi skulle ha talat med lägre röst i vissa sammanhang och med högre röst i andra.

Herr LARSSON i Staffanstorp (c):

Herr talman! Får jag bara göra det lilla tillrättaläggandet att jag inte har bagatelliserat sjötrafiken i Öresund. Jag har tvärtom sagt att den avgjort intensivaste trafiken finns i HH-området, och vi diskuterar huruvida vi skall kunna avlasta den snabbare. Det måste ändå vara fel, herr kommunikationsminister, att avvakta ytterligare ett par år för att kunna avlasta den trafiken, när alla siffror tyder på att både gods- och persontrafiken är störst i det området.

Fru SUNDBERG (m):

Herr talman! Jag vill bara för tydlighetens skull ställa en fråga till kommunikationsministern beträffande refererandet till debatten i folkettinget när inte HH-leden var aktuell. Var det inte den debatten som rörde Saltholmsflygplatsen? I så fall tycker jag det är självklart att det var KM-leden som i första hand diskuterades.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det har förts många debatter i danska folkettinget – vid olika sammansättningar – under de senaste två tre åren om Öresunds-

## Nr 73

Måndagen den  
5 maj 1975

*Om en fast  
järnvägsförbindelse  
mellan Helsingborg  
och Helsingör,  
m. m.*

förbindelserna. Jag talar om debatten över huvud taget i danska folkettinget, och jag rekommenderar gärna som läsning de protokollen för att man skall kunna se hur mycket som där har sagts om HH-tunneln.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 3 Föredrogs, men bordlades åter skatteutskottets betänkande nr 25, socialförsäkringsutskottets betänkande nr 17 samt näringsutskottets betänkanden nr 18, 19 och 21–25.

§ 4 Herr andre vice talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle socialförsäkringsutskottets betänkande nr 16, skatteutskottets betänkande nr 25, socialförsäkringsutskottets betänkande nr 17 och skatteutskottets betänkande nr 20 i nu angiven ordning uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden.

§ 5 Anmälades och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkanden

Nr 15 med anledning av propositionen 1975:61 om vissa anslag ur kyrkofonden m. m. såvitt avser förslag till lag om närvarorätt vid sammanträde med nämnd hos församling eller kyrklig samfällighet jämte motion

Nr 16 med anledning av propositionen 1975:84 om kommunal biståndsverksamhet jämte motioner

Nr 17 med anledning av propositionen 1975:95 om ändring i lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar jämte motion

Skatteutskottets betänkande

Nr 23 med anledning av propositionen 1975:56 med förslag till lag om ändring i förordningen (1946:324) om skogsvårdsavgift jämte motioner

Justitieutskottets betänkanden

Nr 15 med anledning av propositionen 1975:69 med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1969:36) om telefonavlyssning vid förundersökning angående grovt narkotikabrott m. m.

Nr 16 med anledning av motion om åtgärder mot narkotikabrottsligheten m. m.

Nr 17 med anledning av propositionen 1975:72 med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1973:162) om särskilda åtgärder till förebyggande av vissa våldsdåd med internationell bakgrund jämte motioner

Nr 18 med anledning av propositionen 1975:71 med förslag till godkännande av konventionen den 14 december 1973 om förebyggande och bestraffning av brott mot diplomater och andra internationellt skyddade personer

- Nr 19 med anledning av propositionen 1975:96 om ändring i lagen (1963:197) om allmänt kriminalregister  
Nr 20 med anledning av propositionen 1975:85 med förslag om tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1974/75 såvitt avser justitiedepartementets verksamhetsområde  
Nr 21 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden

**Nr 73**

Måndagen den  
5 maj 1975

---

*Meddelande om  
fråga*

Lagutskottets betänkanden

- Nr 20 med anledning av motion om tidpunkten för skiljedom i anledning av utländskt skiljeavtal m. m.  
Nr 21 med anledning av motion om ersättning för skada till följd av myndighets ingripande mot spridning av djursjukdomar

Utrikesutskottets betänkande

- Nr 6 med anledning av motioner om upprättande av diplomatiska förbindelser med Cambodjas kungliga nationella enhetsregering,  
GRUNK

Utbildningsutskottets betänkande

- Nr 14 med anledning av propositionen 1975:24 om viss försöksverksamhet inom lärarutbildningen m. m. jämte motioner

Jordbruksutskottets betänkanden

- Nr 10 med anledning av propositionen 1975:32 om återvinning och omhändertagande av avfall jämte motioner  
Nr 17 med förslag om uppskov med behandlingen av vissa till utskottet hänvisade ärenden

Näringsutskottets betänkande

- Nr 26 med anledning av propositionen 1975:40 om kommunal konsumentpolitisk verksamhet m. m. jämte motioner och propositionen 1975:1 i vad avser anslag till konsumentverket m. m. jämte motioner

## **§ 6 Meddelande om fråga**

Meddelades att följande fråga framställts

*den 5 maj*

**Nr 186** av herr *Häll* (s) till herr utbildningsministern om biblioteksverksamheten på arbetsplatser:

I propositionen 1975:20, Den statliga kulturpolitiken 2, redovisar statsrådet sin syn på bl. a. biblioteksverksamhet på arbetsplatser. Det framhålls att försök som gjorts med sådan verksamhet gett mycket positiva erfarenheter, och i propositionen föreslås att statliga medel ställs till för-

Nr 73

Måndagen den  
5 maj 1975

*Meddelande om  
fråga*

fogande för de kommunala folkbibliotek som vill starta bokutlåning på arbetsplatser. Vidare uttalas nödvändigheten av att biblioteksverksamheten utformas i samråd med de anställda.

I propositionen erinras också om att det som ett led i strävandena att förbättra arbetsplatsernas kvalitet bör vara möjligt att använda medel ur arbetsmiljöfonderna till kulturell service.

Folkbiblioteket i en av våra större kommuner bedriver utlåningsverksamhet på arbetsplatser. Verksamheten har tillkommit på initiativ av de lokala fackklubbarna och utformats av folkbibliotekets personal i intim samverkan med fackförening och företagsledning. Trots detta har det i ett fall uppstått motsättningar med företagsledningen. Denna har be slagtagit en Chileutställning av informationskaraktär under förevändning av att man inte tillåter politisk "affischering" inom företaget.

Med hänvisning till det anförda vill jag ställa följande fråga till utbildningsministern:

Vilka åtgärder kan statsrådet vidta för att garantera att de i propositionen 1975:20 föreslagna insatserna för att åstadkomma en utökad bokutlåning och därmed sammanhängande kulturell verksamhet på arbetsplatser inte försvåras eller förhindras av företagsledningen?

§ 7 Kammaren åtskildes kl. 16.41.

In fidem

SUNE. K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*