Motion

1978/79:947

av Bertil Fiskesjö m. fl.
om en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör

Frågan om fasta förbindelser över Öresund har flera gånger behandlats i riksdagen, bl. a. 1973 och 1975. I december 1973 godkände en majoritet i riksdagen ett avtal som tidigare undertecknats av de svenska och danska regeringarna. Detta innebar att en broförbindelse med en sexfilig billed skulle byggas mellan Malmö och Köpenhamn och att en tågtunnel skulle byggas mellan Helsingborg och Helsingör. Centerpartiet motsatte sig detta beslut i vad gällde broförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. Avtalet kom dock inte upp till slutlig behandling i det danska folketinget och har således förfallit.

I november 1975 tog riksdagen ett nytt beslut på grundval av ett enigt betänkande från trafikutskottet. Detta beslut hade på väsentliga punkter en annan innebörd än 1973 års beslut. Det innebar bl. a. att det fortsatta arbetet skulle inriktas på en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör – i huvudsak i enlighet med vad centern föreslagit i en partimotion.

För fortsatt utredningsarbete tillsatte de danska och svenska regeringarna de s. k. Öresundsdelegationerna. Dessa redovisade i mars 1978 sina utredningsresultat (SOU 1978:18) som nu remissbehandlats. Utredningsmaterialet ger underlag för förnyade överläggningar mellan de svenska och danska regeringarna.

I årets budgetproposition (bil. 9 sid. 12) säger kommunikationsministern att den svenska regeringen avser att snarast möjligt ta initiativ till sådana överläggningar. Det är viktigt att så sker. Inte minst för trafikplaneringen i de berörda kommunerna är det angeläget att ett avgörande kommer inom en nära framtid.

I den ovan nämnda utredningen behandlas ingående olika alternativa lösningar. Huvudalternativen är alltfort en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn samt en tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Centern har hela tiden frågan varit aktuell i riksdagen förordat en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och motsatt sig den föreslagna broförbindelsen Malmö–Köpenhamn. De huvudskäl som vi anfört för detta har fortfarande samma tyngd och vi anser därför att de nu aviserade överläggningarna skall inriktas på ett förverkligande av den lösning vi tidigare förordat. Detta är också i nära överensstämmelse med riksdagens beslut 1975.

Hur Öresundsförbindelserna ordnas är en fråga av utomordentligt stor betydelse för trafikstrukturen och för markanvändningen i det berörda

området på lång sikt. Trafikplaneringen skall självklart syfta till att tillgodose kraven på goda kommunikationer. Men trafikplaneringen är också en mycket viktig och ofta styrande del av den övergripande samhällsplaneringen. Därav följer att trafikfrågorna måste lösas på ett sådant sätt att viktiga mål för samhällsplaneringen som helhet kan tillgodoses. Detta bör gälla från såväl nationell som regional synpunkt.

Kraven på att skapa goda levnadsmiljöer i vid mening och kraven på återhållsamhet vad gäller förbrukningen av energi- och naturresurser måste tillmätas stor vikt vid valet av olika trafiklösningar.

Det är från dessa utgångspunkter nödvändigt att privatbilismens expansion motverkas och att användingen av kollektiva trafikmedel, särskilt för tyngre transporter, främjas.

En bilbro mellan Malmö och Köpenhamn skulle ha rakt motsatt effekt. Bron skulle innebära en stark stimulans för ökad privatbilism i båda riktningarna över Öresund, och den skulle medföra ökade godstransporter på vägarna. Dessutom skulle bron få till följd att den tunga lastbilstrafiken i betydligt större utsträckning än nu skulle ledas ner genom de befolkningstäta områdena i sydvästra Skåne. För många människor skulle en kraftigt ökad bilism i området ytterligare försämra den direkta närmiljön bl. a. genom ökat buller och ökade avgasmängder. Broförbindelsen skulle således dels motverka de övergripande mål, som bör gälla för trafikplaneringen, dels medföra en försämrad miljö- och trafiksituation i det berörda området.

Till detta kommer en rad mera specifika negativa effekter av stor betydelse:

Det område av Skåne som särskilt skulle drabbas av den ökade bilismen har landets bästa åkerjord. Målsättningen måste vara att denna i första hand skall bevaras för jordbruk och inte tas i anspråk för bebyggelse och trafikanläggningar. Situationen är härvidlag redan mycket besvärlig. En oundviklig följd av en bilbro mellan Malmö och Köpenhamn blir bebyggelse och kompletterande trafikanläggningar som kräver stora nya arealer.

En sådan bro skulle vidare medföra en starkt ökad belastning på landskapet och det rörliga friluftslivet. Det är ett väl känt faktum att den allemansrättsligt tillgängliga marken i västra Skåne är mycket liten, satt i relation till befolkningstalet. Man brukar för hela Malmöhus län räkna med storleksordningen 0,14 hektar per invånare. (För Stockholmsområdet 3 hektar per invånare.) Denna areal begränsas dessutom av olika fysiska hinder beträffande framkomligheten och är därför i själva verket väsentligt mindre. En ytterligare stark belastning på de begränsade fritidsområdena skulle innebära en ökad förslitning och i värsta fall kunna medföra att värdefulla naturområden spolieras. Den ökade belastningen kan inte mötas med större eller fler fritidsanläggningar Vad som skulle krävas är att nya naturområden ställs till förfogande för det rörliga fritidslivet. Därmed uppkommer ytterligare konkurrens med andra intressen inom t. ex. jord- och skogsbruk. Tillgången på lämpliga nya områden för det rörliga friluftslivet är också mycket

begränsad. Regionen är dessutom redan i nuläget underförsörjd med områden för fritidsbebyggelse. En bilbro Malmö–Köpenhamn skulle även härvidlag få som en följdeffekt ett ökat tryck och en ökad konkurrens.

En detalj som inte saknar betydelse från resurs- och naturvårdssynpunkt är att själva brobygget med tillhörande kompletterande anläggningar skulle kräva mycket stora uttag av sand och grus. Tillgångarna är redan nu hårt utnyttjade och möjligheterna att finna nya täkter är starkt begränsade. Öppnandet av nya täkter kommer för övrigt ofta i konflikt med naturvårdsintressena.

En rad skäl som nära berör miljö- och naturresursfrågor talar således starkt emot den långsiktiga satsning på en ökad bilism som bilbron skulle innebära.

Men även ur ett mera begränsat trafikpolitiskt perspektiv finns det många skäl som talar mot bron. Omkring 75 % av såväl person- som godstrafiken över Öresund sker f. n. över Helsingborg–Helsingör. Huvudparten av denna trafik kommer från landskapen norr om Skåne. Samtidigt har transporterna över de s. k. Östersjölederna med Trelleborg och Ystad som utgångspunkter ökat. En satsning på bron mellan Malmö och Köpenhamn skulle innebära en helt onödig och från samhällets synpunkt mycket kostsam omdirigering av trafiken till kontinenten inte bara från Helsingborg utan också från en del andra västkusthamnar och från Trelleborg och Ystad. Detta skulle få direkta negativa effekter på sysselsättningen på de berörda orterna och det skulle totalt innebära en ytterligare omläggning av de tunga och långväga transporterna till landsvägstrafik.

Övervägande skäl talar således klart emot en bilbro mellan Malmö och Köpenhamn och för en fast järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Det är följaktligen den senare lösningen som bör eftersträvas.

Med hänvisning till vad som anförts hemställer vi

att riksdagen beslutar uttala att regeringens överläggningar med den danska regeringen om fasta förbindelser över Öresund skall inriktas på en överenskommelse om en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

Stockholm den 24 januari 1979

BERTIL FISKESJÖ (c)

ALFRED HÅKANSSON (c)
SONJA FREDGARDH (c)

ULLA TILLANDER (c)
ULLA EKELUND (c)

STIG JOSEFSON (c)
THORSTEN LARSSON (c)