

Nr 229.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående anordnande av en direktförbindelse i form av bro eller tunnel mellan Sverige och Danmark.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr Cassel (I: 84) samt den andra inom andra kammaren av herrar Dickson och Ericsson i Näs (II: 124), har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära, att en utredning snarast må påbörjas i fråga om en direktförbindelse i form av bro eller tunnel mellan Sverige och Danmark.

Till stöd för sitt yrkande ha motionärerna anfört följande.

Mellan Sverige och Danmark är samfärdseln i båda riktningarna livlig. Den reguljära trafiken löper huvudsakligen på vattnet över linjerna Göteborg—Fredrikshavn, Hälsingborg—Helsingör och Malmö—Köpenhamn; därtill komma flygförbindelserna från Stockholm, Göteborg och Malmö till Köpenhamn.

Dessa trafikleder fungera efter omständigheterna väl, men ingen lärer väl tvivla på att en direktförbindelse i form av en bro eller en tunnel mellan Skåne och Själland förr eller senare kommer att bli verklighet.

För lekmannen är det svårt att få en säker uppfattning om den riktiga tidpunkten för arbetets påbörjande. Säkerligen kräver projektet omsorgsfulla förberedelser och överväganden. Att sådana förberedelser måste innefatta intim kontakt med danskarna är självklart.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelsen i Malmöhus län.

Järnvägsstyrelsen har inledningsvis lämnat en översiktlig redogörelse för de förslag om en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark som alltsedan slutet av 1800-talet framlagts i olika sammanhang. De tidigare av dessa förslag avsågo allenast en fast järnvägsförbindelse. I de projekt som sedermera framkommit har däremot landsvägstrafikens tillgodoseende med en obruten förbindelse alltmer trätt i förgrunden. Bland dessa projekt bör enligt styrelsens mening framför allt beaktas ett år 1936 framlagt förslag till bro över Öresund, utarbetat av de tre svenska byggnadsfirmorna AB Armerad Betong, Byggnads AB Contractor och AB Skånska Cementgjuteriet i samarbete med tre danska företag. Om detta förslag har styrelsen lämnat följande upplysningar.

I vad gäller förbindelsen över Öresund beräknades detta förslag, som avsåg enkelspårig järnväg, 9,2 m körbana och 2,8 m cykelbana och som med hänsyn till dagens standardkrav således måste betecknas som ett minimi-

förslag, draga en anläggningskostnad av 132 milj. kronor. I dagens prisläge torde kostnaden redan för en sådan bro och i samband därmed erforderliga anordningar röra sig om storleksordningen minst 500 milj. kronor. Förslaget syftade till att bli en länk i ett system av autostrador i nord-sydlig och öst-västlig riktning genom Danmark och innefattade jämväl förslag till brobyggnader över Stora Bält samt mellan Rödby och Femern. Vid sidan av sin funktion som landsvägsbroar skulle broarna även tjäna som järnvägsbroar.

Järnvägsstyrelsen har vidare framhållit, att de hittills verkställda utredningarna i huvudsak tagit sikte på frågans byggnadstekniska sida, medan de allmänekonomiska, trafikpolitiska och militära aspekterna endast i ringa mån och i vissa fall icke alls blivit belysta. Det framstår emellertid enligt styrelsens mening som självklart, att ett projekt av denna storleksordning kräver en allsidig och djupgående bedömning även i sistnämnda hänseenden.

I anslutning härtill har järnvägsstyrelsen anfört följande.

Självfallet kunna stora fördelar vinnas genom en fast förbindelse över Öresund, dels i form av avsevärt minskad restid, dels tack vare att en dylik förbindelse får en helt annan och större trafikkapacitet än de nuvarande färje- och båtlederna. För järnvägarna medför en fast förbindelse bl. a. att flera direkta personvagnar kunna framföras och att ett ökat antal godsvagnar kunna överföras utan besvärande vagnanhopning på ömse sidor om sundet. För att vinna dessa fördelar kräves emellertid, såsom redan framhållits, en mycket betydande kapitalinsats med däremot svarande årliga ränte-, avskrivnings-, underhålls- och driftkostnader. De årliga kostnaderna för förbindelsen komma sannolikt att uppgå till minst dubbelt så stort belopp som de nuvarande kostnaderna för färje- och båttrafiken. Även om trafiken med fast förbindelse skulle avgiftsbeläggas och förbli avgiftsbelagd, synes det föga troligt, att de sålunda inflytande avgifterna kunna uppväga dessa höga kostnader. Härvid måste även beaktas, att krav torde komma att framställas icke blott på att bibehålla båt- eller färjeförbindelse på den led, där en fast förbindelse icke anordnas, utan även på viss färjemateriel som en försvarsberedskapsreserv för den fasta förbindelsen, särskilt om denna utgöres av bro.

Att en dylik förbindelse kommer att medföra en betydande ökning av landsvägstrafiken får anses uppenbart. En del av denna ökning kommer antagligen att föranledas av trafik, som eljest skulle ha ombesörjts genom järnvägarnas försorg. Det synes styrelsen föga sannolikt att den på grund av detta trafikbortfall uppkommande inkomstminskningen för järnvägarna kan kompenseras genom kostnadsminskningar.

Vidare är att beakta, att en fast förbindelse över Öresund i och för sig icke är tillfyllest för att undanröja de nuvarande svårigheterna för framförandet av direkta person- och godsvagnar mellan Sverige och kontinenten. Om Sveriges förbindelse med kontinenten via Danmark skall bli av samma kvalitet som över Öresund, måste sagda förbindelse kompletteras med liknande trafikleder över Stora Bält och/eller över Rödby—Femern. En bro eller tunnel mellan Malmö och Köpenhamn eller mellan Hälsingborg och Helsingör förbättrar alltså strängt taget endast Sveriges förbindelse med Själland.

Sin uppfattning i utredningsfrågan har järnvägsstyrelsen uttryckt sålunda.

En utredning av den art, varom här är fråga, måste bli synnerligen komplicerad och — om underlag för ett slutligt ställningstagande skall erhållas — såväl tidsödande som kostnadskrävande. Styrelsen utgår ifrån, att järnvägsintresset måste bli representerat i en sådan utredning. Styrelsen kan självfallet icke uttala sig om tillgången på kvalificerade utredningsmän i allmänhet inom landet. För egen del vill styrelsen emellertid framhålla, att det i nuvarande brytningsläge framstår mera angeläget ur såväl järnvägarnas som nationalhushållets synpunkt, att i första hand insätta tillgänglig kvalificerad arbetskraft på rationaliseringsuppgifter m. m. än på det nu ifrågasvarande projektet. Den ökning av trafiken som kan vara att motse genom tillkomsten av en synnerligen kostbar bro- eller tunnelförbindelse över Öresund torde nämligen åtminstone till den icke oväsentliga del, som härleder sig från de närmaste orterna på ömse sidor om sundet, anses vara mindre nyttobetonad. Mot bakgrunden härav synes det kunna ifrågasättas, huruvida här föreligger ett kommunikationsbehov av sådan valör, att i dagens läge utredningskrafter böra tagas i anspråk härför och framtida investeringsresurser redan nu mer eller mindre inriktas på ändamålet. Frågan kommer enligt styrelsens mening i annat läge, sedan nu eftersläpande investeringsbehov av hög angelägenhetsgrad hunnit mera tillgodoses än idag.

Utredningsarbetet måste under alla omständigheter bedrivas i samarbete med de danska intressenterna. Med hänsyn härtill framstår det som önskvärt att dessas inställning, åtminstone i princip, till frågan är klarlagd, innan beslut om utredning fattas från svensk sida. Huruvida och när tanken på en bro eller tunnel över Öresund skall kunna förverkligas beror nämligen ej oväsentligt på vilken prioritet man från dansk sida vill giva detta projekt i jämförelse med planerna på att förbättra trafiklederna över Stora Bält och Femern Bält. Och denna prioritetsbedömning torde i sin tur bli beroende på huru kostnaderna för den fasta Öresundsförbindelsen fördelas mellan de båda länderna. Det framstår därför som ett önskemål att fördelningsfrågan är åtminstone i huvudsak fastslagen redan innan en utredning beslutas.

Sammanfattningsvis har järnvägsstyrelsen uttalat, att tidpunkten ännu ej synes vara inne att igångsätta en utredning av sedvanlig fullständig och därigenom i detta fall utomordentligt omfattande karaktär. Styrelsen skulle däremot gärna se, att initiativ från svensk sida toges för att i stora drag — och sålunda utan att närmare ingå på frågan var och hur en fast förbindelse över Öresund skall anordnas — vinna klarhet rörande dennas betydelse som ett led i den större frågan, huru Sveriges och Danmarks förbindelser med kontinenten skola rationellt ordnas på längre sikt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har inledningsvis erinrat om det år 1936 utarbetade förslaget, för vilket en kortfattad redogörelse lämnats i det föregående. Enligt styrelsens mening synes den i samband därmed verkställda utredningen vara tillfyllest, för att man skall erhålla en ungefärlig uppfattning om storleken av detta projekt.

I anslutning härtill har styrelsen anfört följande.

Förslagsställarna ha utgått från att trafikleden, om den kommer till stånd, icke av respektive statsmakter pålægges någon förräntningsskyldighet samt att den i fråga om kulturellt värde och direkt eller indirekt ekonomisk

betydelse för vårt land kunde jämföras med kulturbanorna och med en stor del av de väganläggningar, som kommit till utförande, dels i syfte att avhjälpa arbetslösheten, dels för att främja det allmänna kommunikationsintresset.

I utredningen räknades med betydande årliga kostnader för underhåll, drift och administration. Dessa förutsattes eventuellt täckas genom upptagande av trafikavgifter.

Vidare anfördes att de delar av anläggningen, vilkas kostnader förutsatts bestridas av Sverige, d. v. s. arbetena innanför svenska kusten jämte hälften av den gemensamma brosträckan, beräknades fordra en genomsnittlig arbetarestam under 6 års byggnadstid av 500—600 man.

Enligt styrelsens mening bör i nuvarande läge personal icke engageras i en utredningsuppgift avseende ett ytterligare klarläggande av detta projekt. Uppgiften är av en karaktär och omfattning, som kräver att särskild personal disponeras för ändamålet utöver den, som för närvarande finnes att tillgå inom verket.

Under förevarande förhållanden anser sig styrelsen icke kunna förorda påbörjandet av den i motionen begärda utredningen i fråga om en direktförbindelse mellan Sverige och Danmark.

Länsstyrelsen har bifogat yttranden från poliskamrarna i Malmö och Hälsingborg, stadsfiskalen i Landskrona, Trelleborgs stad, Skånes handelskammare och KAK, södra avdelningen, ävensom en av vägdirektören utarbetad promemoria samt ett antal tidningsartiklar m. m. i ämnet. För egen del har länsstyrelsen, som utgått från att broalternativet nu närmast bör övervägas, inledningsvis framhållit följande.

Det faktum, som nu förtjänar särskilt beaktande, är enligt länsstyrelsens mening, att teknikens utveckling bragt inom räckhåll en fullgod lösning av problemet om en direktförbindelse över Öresund. Detta har visserligen inte skett under de allra senaste årtiondena. Redan för 15 år sedan framlades ett tekniskt genomarbetat förslag. Då i den allmänna diskussionen efter riksdagsmotionernas tillkomst åtskilliga uttalanden framkommit, som återspegla uppfattningen att en bro över Öresund är ett på grund av sina proportioner och de med den förenade kostnaderna i vår tid hart när utförbart företag, vill länsstyrelsen erinra om att statsmakterna i de av en Öresundsbro berörda länderna på grund av andra världskriget och dess efterverkningar icke haft tillfälle att taga ställning till ett sådant företags tekniska och ekonomiska utförbarhet sedan genomarbetade projekt framkommit. Länsstyrelsen kan icke dela uppfattningen att en Öresundsbro skulle vara ogenomförbar i vår tid.

Länsstyrelsen vill med styrka hävda att Sveriges förbindelser med Danmark och — indirekt — med den europeiska kontinenten genom frånvaron av en broförbindelse över det smala Öresund onödigtvis hämmas, och att tillkomsten av en sådan förbindelse skulle för vårt lands näringsliv och för det nationella livet överhuvudtaget medföra ofantliga fördelar. Till förmån för ett brobygge talar också den omständigheten att en bro skulle genom en direkt vägförbindelse förena även Norge med i första hand det folkrika Själland och den danska huvudstaden och i andra hand det europeiska fastlandet, i den mån en fast förbindelse kan skapas för den sydligare etappen. Även för Finlands del borde detta få betydelse.

Beträffande frågans betydelse för de fyra nämnda nordiska länderna har länsstyrelsen ytterligare anfört bl. a. följande.

De ekonomiska förhållandena i Sverige, Norge och för Danmarks del Sjämland ha sedan gammalt utformats efter de betingelser, som bestått däri att dessa delar av Norden praktiskt taget för alla förbindelser med utlandet kommit att bero av sjötransporter, d. v. s. levat som på en ö. Så är för förbindelserna västerut numera även fallet med Finland. En stor del av industrien i Norden har icke hämmats utan snarare gagnats härav, nämligen i den mån varor kunnat föras från produktionsområdet till konsumtionsområdet väsentligen med fartyg. Sjötransporterna ha inneburit fördelar då det gällt frakter till avlägsna länder. I avseende på transporter över kortare distanser har emellertid en betungande fördyring inträffat då varor måst omlastas en eller flera gånger, från järnväg till fartyg i exporthamnen samt ånyo från fartyg till järnväg i den främmande mottagningshamnen. För att övervinna denna olägenhet tillgreps i detta sekels början färjetrafiken i stor skala, och Sverige hade för sin del i färjeleden Trelleborg—Sassnitz en utomordentligt stor tillgång under en lång följd av år. Det bör dock anmärkas att färjetrafiken i och för sig är en dyrbar anordning eftersom de transporterade varorna måste framföras lastade i tunga järnvägsvagnar, som göra anspråk på en stor del av fartygstonnaget.

Länsstyrelsen anser nu för sin del att planerna på ett återställande av färjetrafiken Trelleborg—Sassnitz icke böra uppgivas utan att man bör räkna med en sådan trafik i en framtid i den mån de politiska förhållandena så medgiva. Redan dessförinnan böra givetvis alla möjligheter tillvaratagas att åstadkomma en annan färjeförbindelse, lämpligast mellan färjehamnen Trelleborg och någon hamn på det europeiska fastlandet. Detta bör enligt länsstyrelsens mening ske i första hand därför att en fast förbindelse — en Öresundsbro — under alla förhållanden kommer att taga jämförelsevis lång tid att utföra och i andra hand därför att i en framtid, även om en sådan bro tillkommer, fullt tillräckligt utrymme torde komma att finnas för en särskild färjelinje. I denna del vill länsstyrelsen alltså instämma i de synpunkter, som framförts från Trelleborgs stad. Däremot kan länsstyrelsen icke dela den uppfattning som staden givit uttryck åt då den avstyrker en utredning om en Öresundsbro. Länsstyrelsen håller för sin del för sannolikt att i en framtid — då varuutbytet mellan den skandinaviska halvön och kontinenten ytterligare differentieras, delvis under inflytandet av de lättnader en broförbindelse medför — en färjeförbindelse med förankring i Trelleborg på den svenska sidan väl kommer att försvara sin plats som en transportled för främst tyngre järnvägstransporterat gods utan anlitande av ett annat lands järnvägsnät.

Som av det förda resonemanget framgår är det, enligt länsstyrelsens mening, icke i första hand nedläggandet av Trelleborg—Sassnitz-linjen som aktualiserat behovet av en Öresundsbro. Det avgörande är fastmera motormens utveckling, som kommit till synes dels i en överflyttning till landsvägstransporter av därför med hänsyn till mängden, avståndet och kostnaderna lämpade varor, dels en mycket stor ökning av turisttrafiken. Det torde vara obestriddt att tillkomsten av en direktförbindelse, som, sedan den helt utbyggt, skulle göra det möjligt att anlita vägtrafik från Finland, Norge, Sverige och Danmark, och som skulle infoga dessa länder i ett stort europeiskt försörjningsområde, skulle i olika avseenden skänka de nämnda länderna ökad konkurrenskraft. Länsstyrelsen är icke blind för att åtskilliga faktorer kunna befaras ännu under lång tid hämma den utveckling, som en fri samfärdsel och ett fritt varuutbyte skapa. Praktiska åtgärder för att öka förbindelserna mellan länderna torde dock i längden komma att verka i riktning mot friare förhållanden.

Länsstyrelsen har vidare utvecklat vissa synpunkter på turisttrafiken och därvid anfört följande.

Att en långt större turisttrafik än hittills kan tillföras de fyra nordiska länderna därest större möjligheter erbjudas att utan dröjsmål färdas med bil och buss till och från dessa länder, synes länsstyrelsen vara klart ådagalagt av de starka påfrestningar på trafiken över Öresund som framträtt särskilt under den senaste sommaren. Uppenbarligen har trafikökningen starkt påverkats av den under sommaren införda passfriheten för medborgare i de nordiska länderna. Det är till följd av denna som trängseln vid Öresund under vissa tider blivit närmast olidlig — och länsstyrelsen vill i detta sammanhang starkt understryka riktigheten av den bild som tecknats av polismyndigheterna i städerna vid Öresund samt Skånes handelskammare — men det är uppenbart att till skärpningen av svårigheterna bidrager en stark ökning av resandeströmmen från andra delar av världen, i första hand de europeiska länderna. Denna ökning av biltrafiken är ett utslag av den snabbt fortskridande motorisering, som nu satt in i Europa med full kraft efter andra världskrigets slut och som otvivelaktigt kommer att fortsätta i snabb takt även om den hindras av ogynnsamma ekonomiska och politiska förhållanden och kan komma att tillfälligt avbrytas.

Länsstyrelsen är väl medveten om de skäl som kunna anföras mot en alltför stark uppmuntran av turisttrafiken. I nu förevarande sammanhang vill länsstyrelsen icke lägga huvudvikten vid turistväsendet, utan — som av det anförda framgått — på betydelsen för den allmänna utvecklingen i de nordiska länderna av direktförbindelser med kontinenten. Den gångna sommaren har emellertid, särskilt efter upphävandet av passvänet för medborgare i de nordiska länderna, ådagalagt att det finns ett utomordentligt starkt behov för nutidsmänniskorna att se sig om och att de möjligheter motorismen erbjuder utnyttjas med stor villighet. Med hänsyn härtill torde statsmakterna i de nordiska länderna icke kunna intaga en negativ eller ens tveksam ståndpunkt till turisttrafiken nu eller i framtiden, detta därför att den nordiska kulturen är starkt inriktad på ett fritt kulturutbyte med den övriga världen. Ett helhjärtat godtagande av ett fritt och rörligt samliv mellan Nordens folk och den övriga världen är det enda alternativ, som i längden kan godtagas av opinionen i dessa länder. Även hänsynen till turistlivet talar därför, enligt länsstyrelsens mening, till förmån för att en bro kommer till stånd.

Länsstyrelsen vill i detta sammanhang starkt understryka nödvändigheten av att statsmakterna i avvaktan på tillkomsten av en Öresundsbro vidtaga alla möjliga åtgärder för att förbättra trafiken över Öresund. Det kan med fog kritiserats att resande, som äro ute i fullt legitima ärenden, få se sina resemöjligheter så allvarligt försvårade som här är fallet. Det bör anmärkas att om man även i en framtid måste räkna med så starka fluktuationer i resandetraffiken som särskilt under senare år varit fallet, det måste bli mycket dyrbart att hålla ett tillräckligt antal fartyg i reserv för de »toppar» som infalla under några månader om året. En bro har inga sådana olägenheter.

Länsstyrelsen har avslutningsvis framhållit följande.

Det ligger i sakens natur att en Öresundsbro måste tillkomma i samverkan mellan Danmark och Sverige och länsstyrelsen föreställer sig att den utredning, som länsstyrelsen förordar, bör ske i samarbete med danska myndigheter. I Danmark pågå nu vissa utredningar om en bro över Stora Bält, ett projekt, som givetvis har ett intimt samband med Öresundsbropro-

jektet. Att dessa broar byggdes samtidigt vore en idealisk lösning. Å andra sidan kan en partiell lösning såsom en första etapp skapa underlag för en fortsättning i en andra etapp, möjligen också i ekonomisk mening. Länsstyrelsen föreställer sig att kostnaderna för en Öresundsbro med rimliga trafikavgifter skulle bli täckta på några tiotal år.

Utöver det anförda önskar länsstyrelsen peka på ytterligare ett skäl för att en utredning om Öresundsbroprojektet nu kommer till utförande. Länsstyrelsen syftar här på det förhållandet att en planering nu pågår inom Malmöhus län i syfte att efter generalplaneringar på olika håll komma fram till en regionplanering för länet i dess helhet. Malmöhus län är det län i Sverige, som mer än något annat är beroende av hur trafikförhållandena genom länet till yttrevärlden bli ordnade. Regionplaneproblemet har sålunda här i viss mån en annan karaktär än på andra håll i landet, därför att det påverkas intimt av förhållandena utanför det egna landet och i vissa avseenden måste ses som ett led i en riksplanering. Särskilt för städerna är det av stor vikt att i görligaste mån få en föreställning om de faktorer, som i en framtid kunna påverka deras utveckling. Sålunda kan nämnas att det för generalplaneringen i Malmö, Hälsingborg och Landskrona (vilken sistnämnda stad redan färdigställt en generalplan) givetvis är en stor fråga om det kan bli tal om att draga en bro över någon av dem till Danmark. Frågor av regionplanekaraktär, som uppstå i samband med spörsmålet om en fast förbindelse med Danmark, röra exempelvis sträckningen av vissa järnvägar, utformningen av landsvägsnätet, hamntrafiken och industrilokaliseringen. Därtill kommer en alldeles speciell fråga. Ett ganska stort intresse för fritidsbebyggelse i södra Sverige — Malmöhus län, Kristianstads län samt södra Småland och Halland — har under de senaste tio åren och särskilt efter kriget framträtt från danskt håll. Då planeringen av fritidsbebyggelsen är en betydande uppgift för myndigheterna i dessa län är det av vikt för dem att kunna överblicka huruvida detta intresse i fortsättningen liksom hittills kommer att motverkas av de underdimensionerade trafikmedlen eller icke. För sin del ser länsstyrelsen positivt på tendensen att Skåne i viss omfattning kommer att utnyttjas som fritidsområde för befolkningen på Själland, liksom länsstyrelsen över huvud taget bedömer den ökade kontakt mellan Danmark och Sverige som genom en bro bleve möjlig såsom en i hög grad värdefull och utvecklingsbefrämjande faktor.

Utskottet. Sedan 1800-talets slut ha i olika sammanhang förslag framlagts om en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Det mest uppmärksammade av dessa förslag är otvivelaktigt det projekt som år 1936 utarbetades av tre svenska byggnadsföretag i samarbete med tre danska firmor. Detta projekt, som avsåg en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro över Öresund med brofästen vid respektive Malmö och Köpenhamn, kostnadsberäknades på sin tid till 132 milj. kronor. En överarbetning härav har skett innevarande höst, varvid bl. a. framkommit att anläggningskostnaderna i dagens prisläge skulle komma att uppgå till 414 milj. kronor.

I de båda likalydande motionerna I: 84 och II: 124 har nu hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla, att en utredning snarast måtte påbörjas om en direktförbindelse i form av bro eller tunnel mellan Sverige och Danmark.

Av de i ärendet hörda remissmyndigheterna har länsstyrelsen i Malmöhus län, med understrykande av den betydelse en dylik förbindelse skulle få för

befrämjandet av de nordiska ländernas närings- och kulturliv, tillstyrkt förslaget. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen däremot har avstyrkt detsamma. Som skäl för sin ståndpunkt har styrelsen framför allt framhållit, att den här ifrågavarande utredningsuppgiften är av en karaktär och omfattning, som kräver att särskild personal disponeras för ändamålet utöver den som f. n. finnes tillgänglig inom verket. Även järnvägsstyrelsen — som bl. a. erinrat om att de hittills verkställda utredningarna i huvudsak tagit sikte på frågans byggnadstekniska sida, medan de allmänekonomiska, trafikpolitiska och militära aspekterna endast i ringa mån och i vissa fall icke alls blivit belysta — har av liknande skäl ställt sig tveksam till motionärernas förslag. Styrelsen har dock ansett sig kunna förorda, att initiativ från svensk sida tages för att i stora drag vinna klarhet rörande det ifrågavarande projektets betydelse som ett led i det större problemet, huru Sveriges och Danmarks förbindelser med kontinenten skola rationellt ordnas på längre sikt.

Utskottet, som varit i tillfälle att taga närmare del av förenämnda förslag av år 1936 i dess nu föreliggande skick, har för egen del den uppfattningen, att frågan om en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark icke kan sägas vara direkt aktuell för dagen. Någon anledning att nu igångsätta en utredning av sedvanlig karaktär torde därför icke föreligga. Däremot synes lämpligt, att vissa förberedande undersökningar komma till stånd rörande de allmänna förutsättningarna för projektets förverkligande. Med hänsyn till den snabba utvecklingen på kommunikationsväsendets område är det nämligen sannolikt, att statsmakterna i sinom tid finner anledning upptaga frågan till närmare behandling. Innan så sker bör enligt utskottets mening vara klarlagt vilken ståndpunkt vederbörande danska myndigheter intaga. Av särskild vikt är därvid att få utrönt i vad mån en eventuell direktförbindelse över eller under Öresund kan infogas som ett led i planerna på Själlands sammanbindande med den europeiska kontinenten, vilket torde vara ett villkor för att projektet skall bli till avsedd nytta. Vad järnvägsstyrelsen härutinnan anfört anser utskottet böra beaktas. Initiativet till den kontakt med de danska myndigheterna som i nu berörda syfte synes erforderlig bör enligt utskottets mening tagas av Kungl. Maj:t, som jämväl bör avgöra vid vilken tidpunkt och under vilka former så lämpligen kan ske. Utskottet förbiser härvidlag ingalunda, att inom vårt land alltjämt eftersatta bro- och vägbehov av hög angelägenhetsgrad föreligga.

Under åberopande härav får utskottet hemställa,

att riksdagen må, med anledning av motionerna I: 84 och II: 124, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 2 december 1952.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Närvarande: se under utlåtandet nr 228.

Reservation

av herrar *Pålsson, Ragnar Persson, Mårtensson* i Uddevalla, *Åkerström, Onsjö* och *Gustafsson* i Stockholm, vilka ansett att det stycke i utskottets yttrande på s. 14, som börjar med orden »Utskottet, som» och slutar med orden »angelägenhetsgrad föreligga», bort ha följande lydelse:

»Utskottet, som varit i tillfälle att taga närmare del av förenämnda förslag av år 1936 i dess nu föreliggande skick, har för egen del den uppfattningen, att frågan om en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark icke kan sägas vara aktuell för dagen. Någon anledning att nu igångsätta en utredning i egentlig mening torde därför icke föreligga. Utskottet vill dock icke motsätta sig, att vissa förberedande undersökningar komma till stånd rörande de allmänna förutsättningarna för projektets förverkligande. Därvid bör enligt utskottets mening klarläggas vilken ståndpunkt vederbörande danska myndigheter intaga. Av särskild betydelse är vidare att få utrönt i vad mån en direktförbindelse över eller under Öresund kan infogas som ett led i planerna på Själlands sammanbindande med den europeiska kontinenten, vilket utskottet finner vara ett ofrånkomligt villkor för att projektet skall bli till avsedd nytta. Vad järnvägsstyrelsen härutinnan anfört anser utskottet vara förtjänt av det största beaktande. Initiativet till den kontakt med de danska myndigheterna som i nu berörda syfte synes erforderlig bör enligt utskottets mening tagas av Kungl. Maj:t, som jämväl bör avgöra vid vilken tidpunkt och under vilka former så lämpligen kan ske. I detta sammanhang vill utskottet slutligen understryka vikten av att förevarande projekt icke ges företrädesrätt framför inom landet aktuella kommunikationsfrågor av hög angelägenhetsgrad.»