

Nr 745

Av herr **Krönmark**, *angående frågan om en fast förbindelse över Öresund.*

Frågan om en fast förbindelse över Öresund har fått ett mera reellt underlag efter framläggandet av en utredning i ämnet i slutet på förra året (SOU 1967:54).

Man har i denna utredning fastnat för en förbindelse Malmö—Köpenhamn med fast broförbindelse Malmö—Saltholm och förutsätter sedan en tunnelförbindelse Saltholm—Köpenhamn.

Att man stannat vid att föreslå en broförbindelse beror tydligen på att man vägt en bro mot en tunnel av konventionell typ och då kommit fram till att broalternativet är ekonomiskt fördelaktigare.

Utredningen är emellertid i ett avseende ofullständig, då man utan kommentarer tycks ha förbisett, att det numera finns en ny metod för tunnelbyggnader, den s. k. mole-metoden. Sannolika skäl talar för att ett tunnelalternativ av denna typ skulle på ett helt annat sätt kunna ekonomiskt tävla med broalternativet.

Tunnelmaskiner, som kan borra hela sektionen av en tunnel, har med framgång använts i USA, Sovjet, Schweiz och Tyskland under de senaste tio åren, då det gäller mjuka bergarter, såsom sandsten, lerskiffer och kalksten.

Maskinen krossar berget med en roterande skiva, som är försedd med ett antal skärrullar och som på hydraulisk väg pressas mot tunnelgaveln. Via någon mekanisk lastningsanordning transporteras materialet ut ur tunneln med konventionella tåg.

Som resultat erhålles en jämn cylindrisk yta utan överberg och med ett minimum av sprickor, eftersom sprängämnen ej förekommer. Detta innebär också att eventuellt vattenläckage reduceras och att förstärkningsarbetet blir mindre. Om betonginklädning erfordras blir betongvolymen den minsta möjliga. Man erhåller en större indrift än vid konventionell utsprängningsmetod och därmed en kortare byggnadstid.

Hittills har tunnelmaskiner konstruerats för tunnlar med diameter upp till 11,0 meter.

Även om öresundsförbindelsen — oavsett av vilken typ den blir — förutsättes bli avgiftsfinansierad, så kommer den att i hög grad belasta kapitalmarknaden. Det är därför nödvändigt att investeringskostnaderna kan hållas så låga som möjligt. Ett tunnelbygge med den ovan beskrivna metoden skulle med stor sannolikhet kunna ekonomiskt ställa sig konkurrenskraftigt med broalternativet. En avgjord fördel ligger i att man från början inte skulle vara tvungen att bygga ut förbindelsen med full kapacitet. Man skulle ganska snabbt kunna åstadkomma en tvåfilig förbindelse

och sedan när trafikbehovet ökas borra ytterligare en eller flera tunnlar. Investeringskostnaden skulle därmed i initialskedet bli mindre än vid broalternativet, som ju måste byggas med full kapacitet redan från början. En utdragning i tiden av ett investeringsprogram av denna omfattning måste ur alla synpunkter te sig fördelaktig.

Ytterligare skäl för att noga pröva tunnelalternativet är att en bro över Öresund, som är världens mest trafikerade vattenfarled, ur sjöfartssynpunkt kan tänkas bli till viss nackdel.

Med anledning av vad som ovan anförts föreslås härmed,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att på lämpligt sätt föranstalta om en snabb utredning huruvida ett tunnelprojekt av ovan beskrivet slag kan vara lämpligt som fast förbindelse över Öresund.

Stockholm den 26 januari 1968

Eric Krönmark (h)
