

Bilaga till *Anmälan till Radionämnden*

UTSKRIFT

Utskrift av programmet "*Öresundsbron - dröm eller mardröm?*"

Ett program om Öresundsbron producerat av
Sveriges Television i Luleå.

Sänt i Sveriges TV2
den 13 november 1993.

Utskriften gjord av
Stiftelsen Skånsk Framtid
Marieholm

1 **Reportern (Tomas Bresky):** *Det har blivit populärt att tala om att bygga broar. Mellan*
 2 *människor och mellan länder. Och det är i den andan konsortiet bakom*
 3 *Öresundsbroprojektet arbetar. Med eleganta broschyrer, påkostade annonskampanjer och*
 4 *tjusiga videor har man lanserat projektet som löftet om framtiden.*

5
 6 *Och i Danmark är det redan full fart. Hus rivs och nya tillfartsvägar byggs. Men här i*
 7 *Sverige återstår ett par frågetecken att räta ut innan själva bron kan byggas. Hur går det*
 8 *med miljön? Hur mycket kommer det att kosta? Och vem skall betala? Medan ni funderar*
 9 *på dom frågorna finns det vackra propagandafilmer att titta på.*

10
 11 **Kvinnlig filmröst:** *"Det byggs en bro mellan Danmark och Sverige - en hundraårig dröm*
 12 *går i uppfyllelse..."*

13
 14 **Laue Traberg Smidt, VD Kontrapunkt A/S:** *Man har nästan lurat svenskarna till att*
 15 *skriva under på ett avtal som är mycket ensidigt till fördel för danskarna.*

16
 17 **Kvinnlig filmröst:** *"Med en tåg- och motorväg knyts de två grannländerna tätare*
 18 *tillsammans..."*

19
 20 **Gunnar Falkemark, docent:** *Man tar först beslutet att bygga en bro och först därefter*
 21 *gör man exempelvis en lång rad nödvändiga miljöundersökningar. Och det är det som då*
 22 *har skakat projektet.*

23
 24 **Kvinnlig filmröst:** *På ett flygplan: "Var säker på att ni har spänt på er säkerhetsbältet..."*

25
 26 **Sara Wikstrand, arkitektstuderande:** *Om man ser bron som ett möte så är det ju*
 27 *vackert och en sådan kan man utforma på olika sätt. Därigenom kan den bli ful eller*
 28 *vacker.*

29
 30 **Kvinnlig filmröst:** *"... här börjar framtiden för Köbenhavns lufthavn. Här framför*
 31 *platsen för terminalbyggnaderna byggs en modern och funktionell tågterminal.*

32
 33 **Professor Åke E Andersson:** *Låt oss anta att det här hade rört sig om en situation där*
 34 *Lyngby, Köpenhamn, Malmö och Lund hade legat ute på en leråker. Vem skulle då*
 35 *ifrågasätta behovet av en rejäl motorväg mellan dom här fyra orterna. Ingen!*

36
 37 **Kvinnlig filmröst:** *"Köbenhavns lufthavn blir ett naturligt trafikcenter i den nya*
 38 *Öresundsregionen som kan skapas när Öresundsförbindelsen står färdig.*

39
 40 **Gammal dam:** *Det är "hål i huvudet" det här. Vi kan använda pengarna till andra saker.*

41
 42 **Reportern:** *Kampen mellan EG-storstäderna hårdnar och nationsgränserna suddas ut.*
 43 *Historien upprepar sig och vi är på väg tillbaka till medeltiden med starka städer i*
 44 *centrum för regioner. Köpenhamn har i många hundra år legat i kanten av Danmark och*
 45 *medlemskapet i EG bara förvärrade läget. Men nu skall Köpenhamn bli Nordeuropas*
 46 *centrum och trafiknav. En av de främsta tillväxtregionerna i Europa som skall konkurrera*

1 ut Stockholm-Mälardalsregionen. Det skall ske genom att Sydsverige återerövrats utan
2 krig. Vapnet är Öresundsbron vars motorväg och järnväg knyts ihop med Köpenhamns
3 storflygplats Kastrup. Ytligt sett ett säkert tillväxtrecept som symboliseras av
4 reklamfilmens glittriga, internationella värld på flygplatsen. Det är Köpenhamns och
5 Kastrups expansion Öresundsbron ytterst handlar om.

6
7 Det är en gammal dröm att binda ihop Sverige med Danmark och kontinenten. Så nära
8 men ändå så långt borta från varandra med alla barriärer rakt igenom Sundet. Språkliga,
9 kulturella, ekonomiska, politiska och juridiska. Tjugo kilometer vatten mellan Malmö och
10 Köpenhamn med yra och tidsödande färjor är också en barriärer. Liksom nations- och
11 EG-gränser med tull- och passkontroll. Men broar förenar och krymper barriärerna.
12 Broar kan vara så vackra och spännande, fantasifulla och löftesrika som på
13 brokonsortiets teckningar. Broar symboliserar så mycket, inte minst i konsten och
14 religionen.

15
16 Men när man vaknar ur drömmen och börjar granska Öresundsbron - alla svårigheter,
17 konflikter, rävspolet och huggsexan mellan särintressena som skall tjäna på den - dyker en
18 massa frågetecken upp. Det gäller broavtalet och den danska utpressningen mot Sverige.
19 Miljö, ekonomin, alternativen, demokratin och nationens framtid. Och är Öresundsbron
20 en bro?

21
22 Äntligen skrevs broavtalet under den 23 mars 1991. Den tidens trafikminister George
23 Andersson och danske kollegan Kaj Ikastrup var stolta. Äntligen skulle det bli en bro med
24 motorväg och järnväg. Varför har det inte skett tidigare? I över hundra år har broar och
25 tunnlar på alla möjliga håll i Öresund diskuterats. I över 40 år har statliga utredningar
26 kämpat med frågan. Men så här långt har man aldrig tidigare kommit.

27
28 **Reporter 2:** Och när kommer bron att stå klar?

29
30 **George Andersson, fd kommunikationsminister:** Vi räknar med att den skall kunna
31 invigas år 1999.

32
33 **Laue Traberg Smidt, VD Kontrapunkt A/S:** Min konklusion är att de danska
34 förhandlingarna har varit bättre än dom svenska. Man har nästan lurat de svenska till att
35 skriva under på ett avtal som är mycket ensidigt till fördel för danskarna. Det är ju bra om
36 man vill, som några danskar, ha Sydsverige tillbaka utan kostnad.

37
38 **Reportern:** Laue Traberg Smidt har varit ledamot för folketinget för det konservativa
39 partiet Venstre. Innan dess var han VD för Hantverksrådet, den danska motsvarigheten
40 till Småföretagarnas Riksorganisation. Nu är han VD för ett eget företag med 30
41 anställda.

42
43 **Laue Traberg Smidt, VD Kontrapunkt A/S:** I Köbenhavn har man tänkt sig att bron
44 skall vara ett instrument för att skapa ett Stor-Köbenhavn inkluderande Malmö och Syd-
45 Sverige. Köbenhavn skall vara växtområdet i Baltikum. Och det, menar man, går fortare
46 när man har en bro.

1
2 **Reportern:** *Så att nationsgränsen skall försvinna och vi får den här regionaliseringen*
3 *som man har i EG?*

4
5 **Laue Traberg Smidt, VD Kontrapunkt A/S:** *Det är precis det som redan är igång men*
6 *som kommer att förlöpa mycket fortare med en bro.*

7
8 **Reportern:** *Detta bekräftas av rapporten Öresundsregionen skriven av bl.a. Åke E*
9 *Andersson. Två kartor visar dels storstädernas inflytande inom de gamla*
10 *nationsgränserna idag dels dess ändrade inflytande i de nya regionerna år 2003. Vad de*
11 *här strecken och pilarna betyder är att Sydsverige nu hör till Danmark, med Köpenhamn*
12 *som centrum.*

13
14 **Laue Traberg Smidt, VD Kontrapunkt A/S:** *I det sammanhanget kan det inte betyda så*
15 *mycket om Sverige är med i EG eller ej, det är ju en process som löper. Och det kommer*
16 *att skapa ett centrum i Köbenhavn och ett centrum i Hamburg. Och "that's it" i*
17 *Nordeuropa.*

18
19 **Reportern:** *Och Stockholm försvinner?*

20
21 **Laue Traberg Smidt, VD Kontrapunkt A/S:** *Ja, det är en process som är igång redan.*
22 *Och den här bron kommer att förstärka processen.*

23
24 **Reportern:** *Hur ser du på Folketingets och Riksdagens roll i det här spelet?*

25
26 **Laue Traberg Smidt, VD Kontrapunkt A/S:** *Dom skall bara betala. Många politiker*
27 *tror att de kan bestämma över utvecklingen. Det kan dom inte.*

28
29 **Reportern:** *Öresundsbron är ingen riktig bro. Upp till halva sträckan består av*
30 *sänktunnlar mellan en konstgjord ö och en konstgjord halvö utanför Kastrup. En verklig*
31 *slamkrypare alltså. Orsaken är att broförespråkarna kräver att motorvägs- och*
32 *tågtrafiken över Sundet landar precis framför flygterminalen på Kastrup. Men eftersom en*
33 *bro ända fram till flygplatsen skulle störa flygplanen när de landar och lyfter har man valt*
34 *att göra en djupdykning mitt ute i Öresund för att sedan dyka upp vid Kastrup.*
35 *Sänktunnlarna kan fälla hela projektet på grund av de höga kostnaderna och*
36 *miljöproblemen i Öresund och Östersjön och det är bara några av huvudproblemen med*
37 *alternativet som skulle lösa om en riktig bro byggdes en bit ifrån flygplatsen. Eftersom*
38 *man valt att placera bron söder om Malmö med start på Lernacken på höger i bild och*
39 *söder om Köpenhamn vid kastrup till vänster i bild så måste enorma investeringar göras i*
40 *nya motorvägar och järnvägar på land för att komma fram till s.k. bron. På danska sidan*
41 *måste man tränga rakt igenom Tårnby kommun. Flera hundra hus har redan rivits trots*
42 *att det finns alternativ som skulle räddat husen och trots att svenska regeringen ännu inte*
43 *sagt sitt ja till bron.*

44
45 **Johnny Duus (husägare):** *Det är hemskt. Det gjordes en enkät. Man frågade*
46 *lokalbefolkningen. 50.000 röstade nej, men den danska regeringen struntade fullständigt i*

1 *det.*

2
3 **Pie Johansen (husägare 2):** *Det har förstört allting. Det är inte bra.*

4
5 **Lene Rasmussen:** *Det behövs ingen bro. Vi tar oss lätt till Sverige. Det är hemskt att*
6 *förstöra hela det gamla Tårnby.*

7
8 **Reportern:** *Hade man kunnat göra något annat för att klara det här tror ni? Istället för*
9 *att riva här och bygga här?*

10
11 **Lene Rasmussen:** *Det går väl an i Helsingör, de har ju redan en motorväg. Det är väl för*
12 *att det bor fint folk där uppe, som den inte ska gå där.*

13
14 **Gamman dam:** *Det är "hål i huvudet" det här. Vi behöver pengarna till så många andra*
15 *saker. Det blir bara till fördel för tyskar och fransmän, och svenskar också. I dessa tider*
16 *behövs pengarna till annat än just en bro. Chaufförerna kan lika gärna köra till*
17 *Helsingör, och sitta och äta på båten! Det tycker jag.*

18
19 **Reportern:** *Danskarna har redan tagit första spadtaget för bron och hotar Sverige med*
20 *skadeståndskrav på miljarder om bron stoppas. Men i Sverige tog tyngsta miljöinstansen*
21 *Koncessionsnämnden tidigare i år nej till bron på tre viktiga punkter.*

22
23 **Ulf Bjällås, hovrättsråd Koncessionsnämnden:** *Vi fick ett uppdrag av regeringen att*
24 *prova bron mot de bestämmelser som finns i naturresurslagen och det innebär att vi ska*
25 *prova bron i dess hela omfattning och vad den kan betyda för miljön. Prövningen går ut*
26 *på att bedöma om det finns något hinder mot bron enligt de här bestämmelserna.*

27
28 **Reportern:** *Och det hade ingen betydelse att broavtalet mellan regering-arna var skrivet.*
29 *Och där föresattes att ni inte skulle pröva hela projektet.*

30
31 **Ulf Bjällås, hovrättsråd:** *Det hade ingen betydelse. Vi bortsåg från det avtalet och vi*
32 *bortsåg också från de uttalanden som fanns i anslutning till avtalet. För oss utgick vi*
33 *enbart från bestämmelserna i naturresurslagen.*

34
35 **Reportern:** *Det är alltså en viktig fråga egentligen och i efterhand har många parter sagt*
36 *att ni gick över ert uppdrag.*

37
38 **Ulf Bjällås, hovrättsråd:** *Ja men det är alltså helt fel vårt uppdrag var att pröva bron i*
39 *hela dess vidd och det är precis det vi har gjort.*

40
41 **Reportern:** *En noggrann prövning ledde till ett bro-nej, skälen var klara.*

42
43 **Anna-Lena Rosengarden överingenjör Koncessionsnämnden:** *Det skälet kan man säga*
44 *det var att den här bron skulle kunna innebära en risk för Östersjöns del. Ett andra skäl*
45 *var att själva uppförandet av bron skulle kunna utgöra risk för områden som var av*
46 *riksintresse för fiske och för naturvård. Det är Lommabukten, Lundåkrabukten och*

1 *Limhamnströskeln det handlar om. Och sen det tredje skälet det är att samhället har satt*
 2 *upp ett antal olika mål för att komma till rätta med miljöstörningarna från trafiken, att*
 3 *man skall komma fram till nån sorts miljöanpassat trafiksystem och vi kunde inte se hur*
 4 *Öresundsbron skulle kunna stämma in i ett sånt miljöanpassat trafiksystem.*

5
 6 **Reportern:** *Man säger från brosidan det är en väldig stor satsning på kollektivtrafiken*
 7 *och järnvägarna.*

8
 9 **Anna-Lena Rosengardten överingenjör Koncessionsnämnen:** *Det är också en väldigt*
 10 *stor satsning på bilsidan, kan man säga, med den utformning som förbindelsen har i*
 11 *ansökan.*

12
 13 **Reportern:** *För nämnden var varje skäl lika viktiga. Men bara ett av dem hade räckt för*
 14 *att säga nej till bron. Dessutom fann nämnden att alternativ till bron inte riskerade miljön*
 15 *lika mycket. En central punkt var också att Öresundsbron var till för regionen runt*
 16 *Sundet. Det bekräftas klart i det här reportaget. Någon positiv nationell betydelse för*
 17 *Sverige har bron inte. Tvärtom. Därmed faller ett av de tyngsta argumenten för*
 18 *regeringarnas broavtal.*

19
 20 **Professor Åke E Andersson:** *Man trodde vid konstruktionen av den här idén att det*
 21 *skulle bli en länk mellan Skandinavien och Europa. Man trodde alltså att den hade samma*
 22 *karaktär som bron över Bosporen. Det var en fullständigt felaktig förutsättning.*

23
 24 **Reportern:** *Här bekräftar professor Åke E Andersson vad koncessions-nämnden sagt.*
 25 *Han är en av centralfigurerna bakom broprojektet. Han har skrivit många böcker och*
 26 *myntat uttrycket K-samhället. Där K står för kultur, kreativitet och kommunikation.*

27
 28 **Professor Åke E Andersson:** *Det är en fantastisk möjlighet att koppla ihop en region*
 29 *som innehåller Lunds universitet och andra kunskapsmiljöer med å andra sidan Själland*
 30 *som innehåller Köpenhamns Universitet, Tekniska Högskolan i Lyngby, Rikshospitalets*
 31 *forskare osv. till en enhet som kommer, faktiskt, i Europa att ligga på fjärde plats när det*
 32 *gäller forsknings- och utvecklingskapacitet.*

33
 34 **Reportern:** *Hur viktigt är det då att ni kortar ner avståndet så mycket som möjligt?*

35
 36 **Professor Åke E Andersson:** *Det är helt kritiskt. För mig är det här väldigt mycket*
 37 *likformigt och likvärdigt med Essingeleden.*

38
 39 **Reportern:** *Essingeleden och övriga broar i Stockholm har över 300 000 bilar per dygn.*
 40 *Det krävs för att få Stockholmsregionen att fungera. Men talet om Öresundsregionen*
 41 *bygger på en bro, 10 000 bilar per dygn och höga broavgifter. Åke E Andersson anser det*
 42 *vansinnigt. Tänk er Stockholm i Öresundsförhållanden.*

43
 44 *Stockholmsregionen vore uttraderad. Exemplet visar att talet om Öresunds-regionen och*
 45 *bara en bro är bluff. En bro ger pengar för broföretag och markägare. För Åke E*
 46 *Andersson är Öresundsbron proppen som skall ur flaskan. Kraftigt ökad biltrafik och*

1 flera broar skall till slut ge en Öresundsregion.
2

3 Vid de svenska universiteten är kritiken hård mot Öresundsbron. Professor Benny Hjern
4 är maktforskare med den enda professuren i sitt slag i Europa. Enligt honom får inte bron
5 de effekter broförespråkarna hävdar. Någon Öresundsregion blir det inte pga en
6 motorvägsbro. Förutsättningarna finns inte. Men hur kan då jättestor projekt som
7 Öresundsbron drivas vidare år ut och år in.
8

9 **Professor Benny Hjern:** Ja, dom är omöjliga att stoppa när dom kommit över en viss
10 gräns. Intellektuellt och legalistiskt har vi ju satt igång en väldig apparat. Politiskt har
11 många satsat. Socialdemokraterna exempelvis hade ju ett rådslag där de körde över folk
12 så det bara skrek om det. Man kan ju inte köra över folk helt utan anledning, men det
13 måste ju då vara bra, va. Det är ju stora projekts förbannelse att när det kommer över en
14 viss gräns så slutar alla att tänka och det finns så mycket ekonomi i det så att även kritiska
15 röster ... se på ett så litet land som Sverige. Det finns inte så många som kan det här med
16 dynamik, kan räkna fram dynamiken i näringslivsutveckling med en ny bro. Samma
17 konsultbolag kan alltså då behöva arbeta år fyra olika intressenter. Dom får du inte att
18 ställa upp på en intervju i TV inte.
19

20 **Reportern:** Nej. Det tycks vara en otrolig sammankittning kring det här projektet och
21 man får icke ta upp vad som egentligen gäller.
22

23 **Professor Benny Hjern:** Jamen, det är ju en företeelse .. det behöver ju inte gälla så
24 mycket pengar som det här gör. För det finns ju såna som kommer att tjäna mycket pengar
25 på detta, givetvis. Vi kan ju se i vilken liten skitkommun som helst när man kommer över
26 en viss gräns, för alla stora projekt är relativa, det kan alltså vara stora projekt i en liten
27 kommun. Så det blir samma typ av intellektuell ohederlighet som övergår i dumhet, så att
28 säga, efter en kort stund.
29

30 **Reportern:** Exemplet är många. Kanaltunneln mellan England och Frankrike. Jas-
31 flygplanet. Bygget av broar och tunnlar i Stora Bält i Danmark. Globen. Listan kan göras
32 lång på stora projekt som blivit mycket dyrare än utlovat. Lika illa är det med
33 Öresundsbron. Hela bygget inklusive motorväg och järnväg på land skall betalas av
34 främst bilisterna på bron. 12 miljarder är en känd siffra. Men den gäller bara själva bron.
35 Och den räknades fram för några år sedan inför broavtalet. Och den innehöll inte
36 låneräntorna från byggtiden. Redan nu är man på väg mot det dubbla, alltså 24 miljarder.
37

38 *Många är oroliga och riksdagen trafikutskott kallade nyligen in bro-konsortiets ledning
39 och en av de främsta kritikerna, Greenpeace, till en genomgång av ekonomin. Vad är då
40 det viktigaste för Greenpeace, miljön eller ekonomin?*
41

42 **Mats Abrahamsson, Greenpeace:** För Greenpeace är det självklart att det är miljön som
43 är viktigast. Även om den här bron gick ihop ekonomiskt så tycker vi att den skall
44 definitivt inte byggas pga skador på miljön som den orsakar. Att sen ekonomin går åt
45 helskotta också gör ju den inte till ett bättre projekt på något sätt.
46

1 **Reportern:** *Hur hänger ekonomin och miljön ihop?*

2
3 **Mats Abrahamsson, Greenpeace:** *Dels finns det möjligheten att förbättra ekonomin*
4 *genom att släppa över mer bilar. Detta kan förbättra ekonomin lite grann men inte*
5 *särskilt mycket. Men ett projekt som är i kris kan ta till såna åtgärder. Det andra är att det*
6 *blir ganska dyrt att utföra dom här miljöförbättringarna i Öresund. Det blir dyrt att*
7 *kompensationsmuddra och se till att vattnet strömmar som det ska.*

8
9 **Reportern:** *Klarar projektet de nödvändiga miljöåtgärderna?*

10
11 **Mats Abrahamsson, Greenpeace:** *Som det är nu så gör det definitivt inte det. Det klarar*
12 *inte ens sig självt utan miljöåtgärder och lägger man till dom så går det ännu sämre.*

13
14 **Reportern:** *Vad är alternativet till den här bron?*

15
16 **Mats Abrahamsson, Greenpeace:** *Ja, det som vi har sagt är att om vi skall ha en*
17 *förbindelse så är en borrad järnvägstunnel ett bättre alternativ, både miljömässigt och*
18 *har i princip inga av de negativa miljökonsekvenser som en bro har. Det är förmodligen*
19 *bättre rent ekonomiskt och utfyller alla de behov som en bro kan tillgodose.*

20
21 **Reportern:** *Så går Mats Abrahamsson in till trafikutskottet för att berätta om den dåliga*
22 *broekonomin. Sedan är det brokonsortiets tur. VD:n Jan Danielsson är fylld av tillförsikt.*

23
24 **Jan Danielsson, VD Brokonsortiet:** *Ja, jag anklagas ibland för att vi har drivit åt ett*
25 *eller annat håll. Det har vi inte. När vi började med det här så sa vi det att avtalet mellan*
26 *Sverige och Danmark säger att vi skall pröva den här enligt svensk lag så vitt och brett*
27 *som det är möjligt när det gäller den slutliga utformningen. Därför har vi haft ambitionen*
28 *att redovisa brons miljöpåverkan. Så vitt och brett det överhuvud taget är möjligt. Så*
29 *därför har den kanske blivit för stor. Så därför hittade vi naturligtvis lite fel i den som vi*
30 *rättade till. Vi hade ju då kontrollanter som följde oss. Och med det menar jag att med*
31 *den basen och den undersökningen som vi har fått och den diskussion där har följt så*
32 *finns alltså möjligheter att av praktiska skäl kunna säga att det här skall göras. Sen måste*
33 *man ha lite vision.*

34
35 **Reportern:** *Det är det jag menar. Detta är alltså ett stort projekt som sträcker sig över*
36 *lång tid och som har många komponenter. Finns det verkligen möjligheter att avgöra*
37 *detta faktaunderlag. Är det inte mera tro in i bilden?*

38
39 **Jan Danielsson, VD Brokonsortiet:** *Jo, det är politik, det slutgiltiga beslutet. Vad jag*
40 *trodde du menade var vad vi ska göra. Vi ska som konsortium skall redovisa den här*
41 *saken. Vi tycker att vad vi har gjort så ser vi möjligheter att genomföra den här saken.*

42
43 **Reportern:** *Men projektet är alltså en fråga om politik vilja?*

44
45 **Jan Danielsson, VD Brokonsortiet:** *Det är politisk vilja. Det är inte snack om annat.*
46 *Eller hur? Ja, vi är ju eniga som vanligt. Även om du har en annan uppfattning.*

1
2 **Reportern:** *Gunnar Falkemark är docent i statskunskap och han har forskat i*
3 *Öresundsbron. Och funnit många överraskande fakta.*

4
5 **Gunnar Falkemark, docent:** *Politiker gillar att bygga pyramider. Dom är i särskilt god*
6 *position att göra det också eftersom de förfogar över andras pengar. Så detta är ett av*
7 *många prestigeprojekt.*

8
9 **Reportern:** *Hur brukar det gå med så här stora projekt?*

10
11 **Gunnar Falkemark, docent:** *Det finns en sak som alltid händer. De blir alltid mycket*
12 *dyrare än man tänkt sig. Det finns åtskillig internationell forskning på det här området,*
13 *och denna forskning visar att det brukar bli minst 50% dyrare. Och vi har flera aktuella*
14 *projekt där detta gäller. Vi har exempelvis Stora Bält-förbindelsen som blir minst 60%*
15 *dyrare än man tänkt sig. Vi har tunneln under Engelska kanalen som blir minst dubbelt så*
16 *dyr som man tänkt sig. Man har då hög svansföring fram till dess alla viktiga beslut är*
17 *tagna. Sen så småningom när det inte finns några möjligheter att ta tillbaka beslutet, då*
18 *brukar sanningen krypa fram. De allra första kalkylerna har mycket tydlig karaktär av*
19 *glädjekalkyler och ibland är det ju så att hade man vetat från början hur dyrt det skulle*
20 *bli så hade man aldrig startat dom här projekten.*

21
22 *Innan man fattade beslutet i den svenska riksdagen om att bygga bron så var det alldeles*
23 *klart att det här projektet inte skulle gå runt. Jag har flera dokument här som visar då*
24 *både från trafikministeriet i Köpenhamn och från kommunikationsministeriet i Stockholm*
25 *att det här projektet inte blir lönsamt utan att staten troligen blir tvungen att skjuta till*
26 *medel. Jag har här ett dokument från samma dag det svenska*
27 *kommunikationsdepartementet där det står så här i första meningen då när man*
28 *sammanfattar regeringsöverenskommelsen med Danmark. Det står så här: "Såväl dansk*
29 *som svensk analys av räntabiliteten för Öresundsförbindelsen visar att beräknade intäkter*
30 *endast räcker till att finansiera delen kust till kust." Alltså de nödvändiga*
31 *landanläggningarna kan man inte finansiera. Och så säger man då såhär strax efter*
32 *lagförslaget: "visst överskott räcker också till landanläggningarna".*

33
34 **Reportern:** *Säger man så också i underlaget till danska folketinget och svenska*
35 *riksdagen?*

36
37 **Gunnar Falkemark, docent:** *Ja, det är ju ytterst vilseledande.*

38
39 **Reportern:** *Ett viktigt skäl man anger för det här gigantiska projektet som skall vara i*
40 *kanske upp till tio år är att det ger många arbetstillfällen.*

41
42 **Gunnar Falkemark, docent:** *Det är sant. Det ger ganska många arbetstillfällen. Men å*
43 *andra sidan så är ju investeringarna enormt omfattande. Hade man tagit samma*
44 *penningmängd och satsat på andra saker - mindre glamorösa saker - som till exempel*
45 *rustat upp vägar eller målat om skolor så skulle detta ge många fler jobb än det här stora*
46 *projektet.*

1
2 Vi kommer nu att följa EG:s lagstiftning på det här området vilket innebär att det blir
3 internationell budgivning. Och det kan mycket väl bli utländsk arbetskraft som kommer hit
4 och får dom här jobben.
5

6 **Reportern:** Danskarna har lurat skjortan av Moder Svea i regeringsavtalet om
7 Öresundsbron. Hur då? De danska motorvägarna och järnvägen från Kastrup och till
8 själva bron skall betalas av brotrafiken alltså av svenskt näringsliv och svenska resenärer.
9 De största landanläggningarna på Malmösidan skall däremot betalas av de svenska
10 skattebetalarna direkt. De ingår inte i broavtalet. Delar av Öresundsbrotrafiken styrs till
11 Stora Bält-förbindelsen för att rädda dess havererade ekonomi. Det ger många mils
12 omväg för det svenska godset. Svenskarnas krav på en snabb utbyggnad av en fast
13 förbindelse över Fehrman Bält och ett privat brokonsortium gick inte danskarna med på.
14 Danska järnvägen DSB har stora möjligheter att tjäna på Öresundsbron. Svenska SJ
15 däremot riskerar mångmiljonförluster för sin del av brotrafiken.
16

17 En granskning av Öresundsbroaffären visar att inga av grundförutsättningarna för
18 brobeslutet gäller längre. Bron ger ingen fungerande Öresundsregion. Bron är inte till för
19 trafiken mellan Sverige och kontinenten. Bron är en dålig lösning för vägtrafiken med
20 höga broavgifter långa omvägar för de flesta och tvång att subventionera järnvägen på
21 bron med minst en halv miljard årligen. Bron är också en dålig lösning för järnvägen
22 jämfört med tunnlar. Tågtrafiken blir nästan dubbelt så dyr, intäkterna nästan halveras
23 och en förlust på nästan en halv miljard skapas som vägtrafiken tvingas betala varje år.
24 Restiden med tågen på bron fördubblas och tågen måste vända på stationen i Malmö och
25 Köpenhamn. Bron klarar inte framtidens långa och tunga godståg.
26

27 Gigantiska projekts dilemma är att alla års utredande och förhandlingar gör att tiden
28 springer ifrån dem. När väl spaden skall i jorden har de blivit omoderna
29 dinosaurieprojekt. Idag finns effektivare, billigare och modernare bro-, tunnel- och
30 färjealternativ som går snabbare att bygga och har mindre miljöproblem än
31 Öresundsbron.
32

33 Och det är en bro arkitekteleverna i Lund har just haft en engagerande och spännande
34 utställning om. Om broar i konsten och i alla möjliga andra sammanhang. Och vad tycker
35 dom om Öresundsbron?
36

37 **Jon Karlsson, arkitektstuderande:** Icke bro. En båt. Och det räcker med det.
38

39 **Magnus Ågård, arkitektstuderande:** Öresundsbron är en länk mellan Skåne och
40 Danmark. Men om den skall byggas där det är planerat att den skall byggas, om den skall
41 se ut som den är planerad att göra, det tror jag inte på.
42

43 **Sara Wikstrand, arkitektstuderande:** Ett ekonomiskt fiasko för Sverige. Jag tror att
44 man har räknat på glädjekalkyler. Man kommer inte att använda den så mycket att det
45 väger upp kostnaderna för den.
46

1 **Liv Berghagen, arkitektstuderande:** *Öresundsbron är inte värd sitt pris, speciellt ur*
2 *miljösynpunkt.*
3
4 **Reportern:** *Nästa etapp i kampen om Öresundsbron kommer på måndag. Då skall*
5 *vattendomstolen säga sitt. Efter måndag kommer onsdag och då är Närbild tillbaka.*
6
7
8
9
10
11 *Fotograf Leif Nyblom*
12 *Redigerare Mats Hagberg*
13 *Ola Kåneryd*
14 *Gertrud Landquist*
15 *Reporter Jan du Riez*
16 *Animeringar Dansk TV och Made in Video AB*
17
18
19
20
21
22
23