

Trafikutskottets betänkande

1982/83:4

om Öresundsförbindelserna m. m.

Motionerna

I motion 1981/82:278 av Joakim Ollén m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att den verkar för etablerandet av en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, eventuellt koordinerat med etablerandet av fasta förbindelser över Stora Bält och mellan Rödby och Puttgarden på det sätt som angivits i motionen.

I motion 1981/82:603 av Ingrid Sundberg och Per Stenmarck (båda m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om att frågan om en tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Västtyskland utreds.

I motion 1981/82:791 av Sigvard Persson m. fl. (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att en utredning av frågan om förbindelserna över södra och mellersta Öresund snabbt kommer till stånd och att den utmynnar i förslag om förbättring av båt/färjeförbindelserna mellan Malmö/Landskrona och Köpenhamn.

I motion 1981/82:1406 av Staffan Burenstam Linder m. fl. (m) yrkas att riksdagen beslutar att dels godkänna i motionen angivna riktlinjer för uppförande av en fast förbindelse över Öresund mellan Köpenhamn och Malmö, dels begära av regeringen att den snarast vidtar därav betingade åtgärder.

I motion 1981/82:1416 av Ingrid Sundberg m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om en översyn av konkurrenssituationen och prissättningsprinciperna för färjelinjerna över Öresund.

I motion 1981/82:1621 av Stig Josefson m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 3),

2. att riksdagen uttalar sig för att båt- och färjeförbindelserna över Öresund förbättras,

3. att riksdagen uttalar sig för att planeringen för en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör påskyndas.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1981/82:1620.

I motion 1981/82:1866 av Olof Palme m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen skall ta initiativ till överläggningar med den danska regeringen om förbindelserna över Öresund.

I motion 1981/82:2122 av Hans Petersson i Röstånga m. fl. (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om

nödvändigheten av ett snabbt beslut om förbindelserna över Öresund.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1981/82:2120.

Frågans tidigare behandling

Frågan om fasta förbindelser över Öresund har sedan början av 1950-talet haft stor och fortlöpande aktualitet. Redan 1952 års riksdag uttalade sig sålunda för undersökningar angående förutsättningarna för en direktförbindelse mellan Sverige och Danmark. Därefter har en rad svenska och danska utredningar behandlat frågan.

Riksdagen godkände den 13 december 1973 en överenskommelse som samma år träffats mellan de svenska och danska regeringarna om fasta förbindelser över Öresund (prop. 1973:146, TU 1973:25, rskr 1973:381). Överenskommelsen innebar dels att Sverige förband sig att bygga och finansiera en motorvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö (KM-leden), dels att en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör (HH-tunneln) skulle byggas och finansieras gemensamt av Danmark och Sverige. Avsikten var att avgifter skulle tas ut av trafikanterna på KM-leden för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna. Överenskommelsen som förutsatte att Köpenhamns flygplats skulle lokaliseras till Saltholm kom emellertid inte upp till slutlig behandling i det danska folketinget. Detta sammanhänge bl. a. med att folketinget inte fann det lämpligt att medge en fortsatt projektering av flygplatsen på Saltholm.

I det uppkomna läget beslöt regeringarna i Sverige och Danmark att tillsätta en svensk och en dansk delegation med uppgift att gemensamt göra en förnyad genomgång av frågorna om Öresundsförbindelserna. Delegationerna har genomfört ett omfattande utredningsarbete som finns redovisat i betänkandet Öresundsförbindelser (SOU 1978:18). I betänkandet presenteras detaljerade kartläggningar av de tekniska förutsättningarna för såväl fortsatt färjetrafik över sundet som fasta förbindelser. Prognoser för utvecklingen av person- och godstrafiken har utarbetats. Såväl företags-ekonomiska som samhällsekonomiska kostnadsberäkningar redovisas. Effekterna på näringsliv, trafik, fritidsbosättning, markanvändning och miljö har vidare studerats.

I november 1975 uttalade riksdagen att det är angeläget att en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör snarast kommer till stånd samt att en separatlösning av denna förbindelse borde övervägas. Uttalandet motiverades med att ökningen av godsmängden, befintliga vägars otillräcklighet, minskad trafiksäkerhet samt de från miljösynpunkt negativa verkningarna av den tunga lastbilstrafiken gör en ökning av järnvägstransporternas andel av den totala godstrafiken önskvärd (TU 1975/76:4, rskr 1975/76:38).

Frågan om de framtida järnvägstrafikförbindelserna över Öresund behandlades även i 1981 års budgetproposition (prop. 1980/81:100 bil. 9). Därvid redovisades bl. a. att SJ förordat att en järnvägstunnel byggs mellan Helsingborg och Helsingör men att verket inte ansett sig kunna förränta en stor del av de svenska kostnaderna för tunnelbygget.

Enligt den dåvarande kommunikationsministern framstod det dock som osannolikt att hela den kapacitet som en järnvägstunnel erbjuder skulle vara nödvändig för att tillgodose trafikbehoven under överskådlig tid. Eftersom SJ inte heller ansåg sig kunna förränta en stor del av den svenska investeringsutgiften i en järnvägstunnel borde enligt propositionen en sådan förbindelse inte komma till stånd.

Järnvägsförbindelserna med kontinenten och de danska öarna borde i stället enligt propositionen baseras på färjetrafik som utgör en flexibel lösning och medger att kapaciteten relativt enkelt och snabbt kan anpassas till en ändrad trafikefterfrågan.

Riksdagen godtog vad som anförts i propositionen men framhöll i sammanhanget att såväl SJ som berörda kommuner för sin planering är beroende av att frågorna om Öresundsförbindelserna får en snar lösning (TU 1980/81:19, rskr 1980/81:261).

Närmast berörda kommuner har även utrett frågorna om Öresundsförbindelserna. Malmö kommuns drätselkontor har sålunda gjort en företagsekonomisk kalkyl för en bro mellan Köpenhamn och Malmö. Kommunstyrelsen i Helsingborg granskar i promemorian Alternativa Öresundsförbindelser argumenten för och emot en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. Landskrona kommun har initierat en utredning som föreslår att tåg färjetrafik upprättas mellan den planerade Sundshamnen i Landskrona och Köpenhamn.

Motionerna i sammandrag

I *motionerna 1981/82:278 (m)* och *1981/82:1406 (m)* framhålls att en fast förbindelse över Öresund skulle få många positiva effekter inte bara för Skåne utan även för Sverige i övrigt. Öresundsregionen skulle stärkas i lokaliseringshänseende, handeln inom den nordiska gemenskapen skulle gynnas och förutsättningarna för ett ökat kulturellt utbyte förbättras. Vidare skulle gynnsamma förutsättningar skapas för en vidareutveckling av Sveriges relationer med Västeuropa. Enligt motionerna bör ansträngningarna i första hand inriktas på att få till stånd en motorvägsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn som förutsätts finansieras genom avgifter.

I den förstnämnda motionen behandlas även planerna på broförbindelser över Stora Bält i Danmark och mellan Rødby och Puttgarden i Danmark resp. Västtyskland. Enligt motionärerna borde det ligga i Sveriges, Danmarks och Västtysklands intresse att föra samtal som syftar till att se om

det finns något intresse för att i ett gemensamt projekt genomföra byggandet av de tre fasta förbindelserna. Riksdagen bör därför enligt motionen hos regeringen begära att initiativ tas till sådana samtal med de danska och västtyska regeringarna.

Enligt den sistnämnda motionen har den danska hållningen varit avvaktande, bl. a. med hänsyn till att frågan om en fast förbindelse över Stora Bält ännu inte funnit sin lösning. Detta får emellertid inte hindra att det från svensk sida görs maximala ansträngningar för att få till stånd förbindelsen över Öresund. Finansiering, byggande och drift av bron bör enligt motionärerna åvila ett för ändamålet bildat fristående konsortium.

I *motion 1981/82:603* (m) framhålls att Sverige i dag har tågförbindelse med Västeuropa bara via Danmark samt med utnyttjande av tågfärja till Östtyskland för vidare resa till Västeuropa. Enligt motionärerna borde det finnas förutsättningar för att lönsamt driva en tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Västtyskland. De yrkar därför att riksdagen hos regeringen anhåller om att denna fråga utreds.

I *motion 1981/82:791* (c) framhålls att förbindelserna över södra och mellersta Öresund inte uppfyller berättigade krav på turtäthet och kapacitetsanpassning. Motionärerna anser att båt/färjetrafiken är anpassningsbar och att det är av vikt att dessa förbindelser över Öresund bibehålls och utvecklas. De framhåller vidare att den ständigt återkommande diskussionen om broförbindelse försvårar en allvarlig satsning på sjöförbindelserna. Motionärerna hävdar att det ur trafiksynpunkt är bättre med en spridning av trafiken med båt mellan de olika hamnarna än en koncentration till en punkt på resp. brosida. Det framhålls också att energi- och kostnadsskäl talar för transporter av passagerare och gods sjövägen samt att näringslivets utveckling i Skåne inte är beroende av en broförbindelse. Motionärerna yrkar att riksdagen hos regeringen begär att en utredning av frågan snabbt kommer till stånd och att den utmynnar i förslag om förbättring av båt/färjeförbindelserna mellan Malmö/Landskrona och Köpenhamn.

I *motion 1981/82:1416* (m) framhålls att en betydande koncentration skett av huvudmannskapet för färjetrafiken över Öresund och att de rederier som svarar för färjetrafiken genom olika avtal starkt begränsat möjligheterna till priskonkurrens. Detta har lett till mycket stora prisökningar vilket medfört att passagerartrafiken märkbart minskat. Den allvarligaste konsekvensen av kostnadsökningarna är emellertid enligt motionärerna att de berör mycket stora delar av svensk export. De yrkar därför att riksdagen hos regeringen anhåller om en översyn av konkurrenssituationen och prissättningsprinciperna för färjelinjerna över Öresund.

I *motion 1981/82:1621* (c) yrkas att riksdagen uttalar sig för att båt- och färjeförbindelserna över Öresund förbättras samt att planeringen för en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör påskyndas.

I *motion 1981/82:1866* (partimotion s) framhålls att stora delar av färjetrafiken över Öresund har lagts ner. I Helsingborg går färjetrafiken normalt, men det krävs för den färjetrafik som fraktar järnvägs gods ett ökat tonnage. Enligt motionärerna råder oklarhet om var den järnvägsbundna godstrafiken skall landas i Danmark. Det är därför av stor vikt att den svenska regeringen genom aktiva kontakter med danskarna driver på detta arbete.

Motionärerna framhåller vidare att färjeförbindelserna mellan Landskrona och Danmark liksom mellan Malmö och Köpenhamn är på väg mot en total avveckling. De kräver därför att den svenska regeringen i samarbete med berörda kommuner och genom direktförhandlingar med den danska regeringen ser till att denna färjetrafik återupptas i rimlig omfattning.

Motionärerna anser vidare att regeringen måste överväga den prissituation som har uppstått i trafiken över Öresund genom att ett fåtal intresserade i aktivt samarbete bestämmer kapacitet, tidtabeller och priser.

Det framhålls att fasta landsvägs- och järnvägsförbindelser över Öresund från rent trafiktekniska synpunkter innebär stora fördelar. Den stora ovisshet som råder kring trafikfrågorna i Öresundsregionen har lett till att en rad nödvändiga investeringsbeslut har skjutits upp. Det är därför av stor vikt enligt motionärerna att de svenska och danska regeringarna snabbt återupptar överläggningar om förbindelserna över Öresund varvid bör övervägas om en planering och finansiering av de gemensamma och de internt danska förbindelserna över Stora Bält kan ske.

I motiveringen till *motion 1981/82:2122* (fp) framhålls att en fast förbindelse över Öresund har diskuterats under flera årtionden. För kommunernas fortsatta planering är det enligt motionärerna angeläget med ett snabbt beslut om hur förbindelserna skall lösas.

Utskottet

Som framgår av den tidigare redovisningen har Öresundsförbindelserna ingående utretts och övervägts sedan början av 1950-talet. Som en följd härav godkände riksdagen år 1973 en överenskommelse som samma år träffats mellan de svenska och danska regeringarna om fasta förbindelser över Öresund. Överenskommelsen innebar dels att Sverige förband sig att bygga och finansiera en motorvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö, dels att en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör skulle byggas och finansieras gemensamt av Sverige och Danmark. Uppgårelsen kom emellertid inte upp till slutlig behandling i det danska folketinget.

Regeringarna i Sverige och Danmark beslöt i det uppkomna läget att tillsätta en svensk och en dansk delegation med uppgift att gemensamt göra en förnyad genomgång av frågan. Resultatet av det omfattande utrednings-

arbete som delegationerna utfört finns redovisat i betänkandet Öresunds-förbindelser (SOU 1978:18).

Såsom framhålls i flera av motionerna är förbindelserna över Öresund i dag mindre tillfredsställande. Detta synes främst gälla färjeförbindelserna över södra Öresund samt tåg färjetrafiken, vilket även utskottet kunnat konstatera vid ett studiebesök i närmast berörda områden. En väsentlig förklaring till de brister som finns är enligt utskottets mening den ovisshet som råder om den framtida utformningen av förbindelserna. Denna ovisshet verkar i sin tur hämmande på trafikföretagens vilja att förbättra färjetrafiken.

I de nu aktuella motionerna framläggs en rad olika förslag om hur förbindelserna över Öresund skall kunna förbättras. Ett genomgående drag i motionerna är kravet på snabba beslut i här sammanhängande frågor.

Mot bakgrund av vad som anförts i det föregående anser även utskottet att det framstår som synnerligen angeläget att frågorna om den framtida utformningen av Öresundsförbindelserna snarast får en tillfredsställande lösning. Berörda kommuner är också för sin planering i hög grad beroende av att så sker. Industrins transportbehov, person- och godstrafikens fördelning på olika trafikslag, sysselsättningseffekter, regionalpolitiska konsekvenser – även utanför den direkt berörda regionen – samt effekter på miljön hör till de frågor som därvid måste beaktas. Inte minst i dagens ekonomiska situation bör enligt utskottets mening företagens behov av goda transportmöjligheter ägnas särskild uppmärksamhet. Ett väl fungerande transportsystem till Danmark och kontinenten har betydelse för möjligheterna att åstadkomma en industriell expansion. En god kvalitet på dessa förbindelser är av betydelse även för näringslivet i Danmark, Norge och Finland.

I anslutning härtill konstaterar utskottet att på kommunikationsministerns uppdrag en översyn skall göras av tidigare beslutsunderlag om Öresundsförbindelserna. Det material, bl. a. trafikprognoserna, som presenterades år 1978 i betänkandet Öresundsförbindelser (SOU 1978:18) skall uppdateras. De företags- och samhällsekonomiska beräkningarna skall också aktualiseras. Utredaren skall vidare överlägga med berörda kommuner och organisationer i Skåne. Arbetet beräknas vara avslutat under år 1983.

Utskottet vill i sammanhanget vidare erinra om att SJ, med anledning av tidigare riksdagsbeslut, år 1981 tillsatte en utredning som allsidigt skall belysa förutsättningarna att bedriva färjetrafik på olika leder, varvid målsättningen skall vara att söka den lösning som ger SJ bästa möjliga lönsamhet och som samtidigt tillgodoser näringslivets behov av effektiva transporter. Utredningen förutsätts studera såväl i dag trafikerade leder som behovet av att inrätta helt nya tåg färjeförbindelser. Bland de nya förbindelser som utredningen studerar kan nämnas den i motion 1981/82:603 (m) behandlade leden Trelleborg–Västtyskland. En jämförelse med alternativet med en fast järnvägsförbindelse skall också redovisas. Utredningen har tyvärr fördröjts.

Utskottet finner det angeläget att den snarast slutförs.

Det rikhaltiga utredningsmaterial om Öresundsfrågorna som föreligger eller väntas bli färdigt inom kort bör enligt utskottets mening kunna utgöra en god grund för beslut. Utvecklingen under senare år har emellertid inneburit att Öresundsdelegationernas trafikprognoser från år 1978 kan framstå som mindre realistiska. Utskottet hälsar därför med tillfredsställelse kommunikationsministerns beslut om en översyn av dessa prognoser. Med tanke på det angelägna i ett snabbt beslut i frågan förutsätter utskottet att den angivna tidsplanen kan hållas.

Som utskottet tidigare understrukt framstår det i dag som synnerligen angeläget att finna en samlad lösning på frågorna om Öresundsförbindelserna. Detta måste självfallet ske i nära samarbete med Danmark. Då en snar lösning är önskvärd förutsätter utskottet att den svenska regeringen skyndsamt tar initiativ till överläggningar med den danska regeringen. Som utskottet tidigare framhållit är det särskilt angeläget att lösa frågan om tågförbindelserna med Danmark och kontinenten. Ett dröjsmål skulle innebära stora olägenheter för såväl näringslivet som för trafikutövare och trafikanter. Utskottet anser därför att denna fråga bör behandlas med förtur.

I motionerna 1981/82:1416 (m) och 1981/82:1866 (partimotion s) framhålls att regeringen bör se över den konkurrenssituation som råder mellan färjeföretagen i Öresundstrafiken och dess konsekvenser för prissättningen.

Med anledning härav erinras om att näringsfrihetsombudsmannen (NO) med hänvisning till den ökade koncentrationen av färjetrafiken i södra Sverige i en skrivelse den 4 januari 1982 hemställt att statens pris- och kartellnämnd (SPK) undersöker konkurrensförhållandet mellan berörda färjeföretag och hur detta kommer till uttryck i priser och rabatter.

SPK konstaterar i sin undersökning att de av rederiföretagen lämnade uppgifterna inte ger vid handen att den ökade företagskoncentrationen och det ökade samarbetet mellan fristående företag medverkat till större prishöjningar under tiden 1981–1982 än som varit kostnadsmässigt motiverat (SPK:s utredningsserie 1982:14). Den i färjetrafiken i södra Sverige uppkomna företagsstrukturen kräver dock enligt SPK skärpt uppmärksamhet ur pris- och konkurrenssynpunkt då avsaknaden av aktiv konkurrens på flera linjer kan föra med sig förhållanden som inte gagnar transportköparna. SPK har därför ålagt berörda rederiföretag att till nämnden anmäla beslut om pris- och rabattförändringar.

Utskottet konstaterar för sin del att den i motionerna begärda översynen av konkurrenssituationen har genomförts. SPK:s utredning har överlämnats till NO som f. n. överväger om åtgärder bör vidtas med anledning av den ökade företagskoncentrationen. Dessa överväganden bör enligt utskottets mening avvaktas.

Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av pågående utrednings- och översynsarbete m. m. finner utskottet att samtliga nu behandlade motionsyrkanden bör lämnas utan vidare åtgärd från riksdagens sida.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. *beträffande förbindelserna över Öresund m. m.*
att riksdagen lämnar motionerna 1981/82:278 (m), 1981/82:791 (c), 1981/82:1406 (m), 1981/82:1621 (c) yrkandena 2 och 3, 1981/82:1866 (s) samt 1981/82:2122 (fp) utan åtgärd.
2. *beträffande tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Västtyskland*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:603 (m) utan åtgärd.
3. *beträffande konkurrensförhållanden m. m. för färjetrafiken över Öresund*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1416 (m) utan åtgärd.

Stockholm den 29 november 1982

På trafikutskottets vägnar:

BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Kurt Hugosson (s), Birger Rosqvist (s), Wiggo Komstedt (m), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandén (s), Görel Bohlin (m), Sven Henricsson (vpk), Anna Wohlin-Andersson (c), Per-Ola Eriksson (c) och Hugo Bergdahl (fp).

Särskilt yttrande

Anna Wohlin-Andersson och Per-Ola Eriksson (båda c) anför:

Med hänsyn till att flera utredningar pågår om Öresundsförbindelserna, bl. a. inom SJ, finner vi det angeläget att dessa utredningar avvaktas innan regeringen tar ställning. Mot denna bakgrund är det inte motiverat att utskottet nu påtalar att regeringen skýndsamt bör ta initiativ till överläggningar med den danska regeringen. Frågan bör inte forceras innan ett samlat utredningsmaterial föreligger. Något påpekande från utskottet i detta avseende förefaller därför, enligt vår uppfattning, inte påkallat. Regeringen är dock självfallet oförhindrad att ha löpande kontakt med den danska regeringen, men ställningstaganden om konkreta lösningar måste anstå i avvaktan på ett samlat utredningsmaterial.