

Motion till riksdagen

1987/88:T909

av Olof Johansson m. fl. (c)

om Sveriges kommunikationer med kontinenten

Inledning

Under sensommaren 1987 lade de svenska och danska Öresundsbrodelegationerna fram sitt material. Det förslag som deras överväganden ledde fram till var en fast förbindelse för såväl bilar som tåg mellan Malmö och Köpenhamn. Förslaget har lett till en omfattande debatt under den gångna hösten.

Centern har för sin del klart avvisat förslaget. Miljöpåverkan vad gäller såväl utsläpp från trafiken som ingrepp i landskapet skulle bli helt oacceptabla. Broförslaget innebär också att man för lång tid bygger fast sig i trafiklösningar, som medför ökad bilism på bekostnad av andra mer energi- och miljövänliga trafikslag.

I debatten har centern också pekat på projektets tveksamma ekonomiska förutsättningar. Vidare har vi påtalat dess koncentrationseffekter, riskerna för ökad sårbarhet och de begränsade eller obefintliga tidsvinsterna.

Diskussionen om bron har blivit mer intensiv inom det socialdemokratiska partiet än vad man inom regeringen väntade sig. Under remissbehandlingen av förslaget har också en lång rad kritiska synpunkter tillförts diskussionen. Om regeringen tar intryck av den interna socialdemokratiska debatten och de synpunkter som andra grupper presenterat borde frågan om Sveriges kontinentförbindelser nu lösas utan en fast broförbindelse för bilar och tåg mellan Malmö och Köpenhamn.

I det följande lämnas en kort summering av några av de argument som från centern och andra under höstens debatt presenterats mot de båda delegationernas förslag till fast broförbindelse över Öresund.

Miljöpåverkan

Något sensationellt påstods i det förslag som presenterades i augusti att miljöpåverkan skulle bli mindre från biltrafiken på en bro än den skulle bli från färjorna i trafiken över Öresund. Det har senare visat sig att man därvid jämfört utsläppen från dagens gamla färjor med utsläppen från morgondagens renare bilar. Vidare har man gjort jämförelsen enbart med trafiken på själva bron utan att ta hänsyn till att många fordon tvingas till en betydande omväg för att nå fram till en broförbindelse i läget Malmö-Köpenhamn.

Denna omväg går dessutom genom många av Skånes ur miljösynpunkt känsligaste områden som därvid riskerar ytterligare kraftiga föroreningar.

Mot. 1987/88
T909

Frågan om hur en fast Öresundsförbindelse påverkar strömmar och vattenföringen i hela Östersjön har visserligen belysts i det material som har presenterats. Den efterföljande debatten har emellertid visat att några helt entydiga lugnande besked inte har kunnat ges. Särskilt viktigt torde det vara att studera den sammanlagda påverkan av fasta förbindelser i såväl södra Öresund som över Stora Bält.

Delegationerna har således nonchalerat miljöhänsynen i denna omfattande investering. Centern underkänner därför de miljöanalyser som ligger till grund för förslaget.

Tidsvinsterna

Ett av huvudargumenten för en broförbindelse är naturligtvis att en sådan skall ge påtagliga tidsvinster. Det har från flera håll påpekats att dessa ej blir av den omfattningsom broförespråkarna hävdar. Det främsta skälet härtill är att en fast förbindelse Malmö-Köpenhamn ger ca 60 km längre körsträcka för den trafik som kommer från områden norr om Skåne. För trafik med mål på kontinenten innebär det dessutom att vägen över en Stora Bält-bro ger ca 150 km längre körsträcka på den danska förbindelsedelen. Vägen över Malmö-Köpenhamn och Stora Bält kommer således att blir drygt 200 km längre för transporter till kontinenten jämfört med de förbindelser som utnyttjas idag. Detta torde motsvara mellan 2,5 och 3 timmar i transporttid, vilket självfallet måste beaktas när jämförelser sker med nya och moderna färjetransporter. Broförbindelsernas företrädare framför färjorna förbleknar därvid högst påtagligt. Broanhängarna vilseleder således opinionen när man framhäver tidsvinster och de ekonomiskt gynnsamma effekterna härav.

Sårbarhet

Sveriges kontinentförbindelser med färjor utgår idag bl. a. från Göteborg, Varberg, Helsingborg, Landskrona, Malmö, Trelleborg och Ystad. Avgångsorterna är således jämnt fördelade efter hela Väst- och Sydkusten. Om byggandet av en fast förbindelse skall kunna motiveras, måste en koncentration ske av kontinenttrafiken i sådan omfattning att det vid sidan av bron endast kan komma att finnas utrymme för några enstaka färjeförbindelser. Detta innebär i sin tur att vårt land kommer att vara helt beroende av denna förbindelse, vilket kan komma att visa sig ödesdigert om bron av ett eller annat skäl ej kan utnyttjas. Denna koncentration måste således avvisas av sårbarhetsskäl.

Transocean direkttrafik

Cirka 90 % av Sveriges transoceaniska trafik går idag via Göteborg eller andra svenska hamnar. Som bl. a. Hamnförbundet framhållit innebär byggande av en fast förbindelse över Öresund att Sveriges transoceaniska förbindelser i ökad

utsträckning kan komma att gå via hamnar på kontinenten – framför allt Rotterdam och Hamburg. På sikt torde det vara till stor nackdel för svenskt näringsliv att bli beroende av utländska hamnar för den transoceaniska trafiken. Olika studier under senare år hävdar att den nuvarande trafiken över i första hand Göteborg innebär en årlig besparing i storleksordningen 0,5–1 miljard för det svenska näringslivet. Även Sjöfolksförbundet har i diskussionen uttalat liknande synpunkter. Centern delar den oro som uttryckts från flera håll.

Ekonomi

En bro mellan Malmö och Köpenhamn är en investering i storleksordningen 10 miljarder. Detta torde lågt räknat ge en årlig kostnad för ränta och amorteringar på minst 1 miljard. Om dessa kapitalkostnader skall fördelas på ca 2 miljoner fordonsrörelser, vilket kan vara realistiskt att räkna med, ger det en genomsnittskostnad på ca 500 kronor per överfart eller 1 000 kronor tur och retur. Härvid har inga kostnader för drift och underhåll medtagits men erfarenheterna visar att dessa blir betydande. När så sker kommer den genomsnittliga överfartskostnaden att stiga kraftigt.

Denna beräkning visar att det kommer att bli kostsamt att använda bron. Det måste därför allvarligt sättas i fråga om man verkligen kommer att nå ett sådant utnyttjande av bron att en finansiering genom avgifter kan täcka kostnaderna. Om utfästelserna om avgiftsfinansiering inte kan infrias, måste sannolikt staten träda in och betala. Risken kommer därvid att vara överhängande att andra angelägna kommunikationsprojekt i vårt land ställs åt sidan. Den pågående trafikpolitiska diskussionen visar bl. a. att det finns behov som kan uppskattas till tiotals miljarder för investeringar på såväl väg- som järnvägsområdet. Det är redan nu mycket svårt att kunna tillgodose ens en bråkdel av de anspråk som reses. Förverkligandet av en broförbindelse med tveksamma ekonomiska förutsättningar skulle ytterligare förvärra läget. Det är stor risk att redan utsatta landsdelar kommer att möta stegrade svårigheter att få ens ett minimum av investeringsprojekt på kommunikationsområdet förverkligade. Därför avvisar centern också på ekonomiska grunder Öresundsprojektet.

Pröva kontinentförbindelserna allsidigt!

Diskussionerna under hösten 1987 visar att frågan om Sveriges kontinentförbindelser måste prövas och belysas betydligt mer allsidigt än vad som hittills skett. Det hittillsvarande utredningsarbetet under flera decennier har varit helt inriktat på att skapa någon typ av fast förbindelse över Öresund. Detta har medfört att investerings- och utvecklingsverksamheten i fråga om färjeförbindelser inte har drivits framåt i den takt som transport- och miljötekniska landvinningar annars skulle ha medgivit. Det bör i dag vara möjligt att ge Sverige snabba, bekväma och miljövänliga kontinentförbindelser till betydligt lägre kostnader än vad ett fullföljande av Öresundsprojektet skulle betinga. Det är enligt centerns mening angeläget att nationen inte

binds sig för ett så omfattande och kostsamt projekt innan man verkligen har studerat om de mål som formulerats kan nås till betydligt lägre kostnader och med betydligt skonsammare miljöpåverkan.

Då en mer allsidig prövning kommer till stånd, är det mycket angeläget att – utöver frågan om en tunnel Helsingborg–Helsingör – också frågan om en borrhad tunnel för järnvägstrafik mellan Malmö och Köpenhamn nogastuderas. Om en fast förbindelse skall åstadkommas är det enligt vår mening mest angeläget att knyta samman det svenska järnvägsnätet med det på kontinenten. Alltmer tyder på att det europeiska järnvägsnätet under kommande decennier kommer att växa i betydelse för transporter av såväl gods som människor. Inte minst de politiska signalerna från EG och bekantgjorda planer i Västtyskland och Frankrike tyder härpå.

Tillsätt en parlamentarisk kontinentförbindelseberedning!

Frågan om att ge Sverige moderna kontinentförbindelser till lägsta möjliga kostnader kan inte avgöras enbart på grundval av material som nu föreligger från Öresundsdelegationerna. Det är viktigt att beslutsunderlaget vidgas. Synpunkter som framkommit under remissarbetet visar klart på behovet härav. Bl. a. måste möjligheterna att utveckla färjorna till moderna framtidskommunikationer bättre tas till vara. Vidare måste miljökonsekvenserna belysas betydligt mer ingående.

Enligt centerns mening sker en sådan breddning av beslutsunderlaget bäst genom att en beredning med allsidig politisk sammansättning och företrädare för skilda intressenter får till uppdrag att pröva frågan. Det är angeläget att en sådan snarast tillsätts.

Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

1. att riksdagen beslutar avvisa Öresundsdelegationernas förslag till fast broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn,
2. att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk beredning tillsätts för att allsidigt belysa frågan om Sveriges kontinentförbindelser i enlighet med de riktlinjer som anges i motionen.

Stockholm den 19 januari 1988

Olof Johansson (c)

Karl Erik Olsson (c)

Karin Söder (c)

Nils G Åsling (c)

Gunnar Björk (c)

Britta Hammarbacken (c)

Pär Granstedt (c)

Karin Israelsson (c)

Görel Thurdin (c)

Gunnel Jonäng (c)

Bertil Fiskesjö (c)

Gunilla André (c)

Per-Ola Eriksson (c)

Börje Hörnlund (c)

Agne Hansson (c)