Trafikutskottets betänkande 1986/87:3

om Öresundsförbindelserna m.m.

TU
1986/87:3

Sammanfattning

I betänkandet behandlas motionsyrkanden som väcktes under den allmänna motionstiden vid 1984/85 och 1985/86 års riksmöten om tågfärjeförbindelser till Danmark och kontinenten, om förbättrade färjeförbindelser över Öresund, om fasta förbindelser över Öresund och om vissa lättnader i den s. k. lex Öresund.

M-motioner om en tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Travemünde föreslås lämnas utan åtgärd under hänvisning till att en sådan för närvarande övervägs.

En vpk-motion om en tågfärjeförbindelse mellan Göteborg och Fredrikshavn föreslås även den lämnas utan åtgärd under hänvisning till att en sådan förbindelse avses öppnas under år 1987.

Yrkanden i m-, fp- och c-motioner om förbättringar av färjeförbindelserna mellan Malmö och Köpenhamn avstyrks under hänvisning bl. a. till att sådana förbättringar skett på senare tid.

I betänkandet behandlas vidare ett flertal m-, fp- och c-yrkanden om planerna på fasta förbindelser över Öresund. Utskottet föreslår att yrkandena lämnas utan åtgärd samt betonar vikten av att man snarast möjligt får fram underlag för ett för överskådlig tid definitivt beslut om hur förbindelserna över Öresund bör utformas.

Till utskottets yttrande i denna del är fogat *dels* en c-reservation, *dels* en vpk-reservation. Den sistnämnda avser motiveringen för utskottets ställningstagande.

Slutligen föreslår utskottet att två m-yrkanden om vissa lättnader i den s. k. lex Öresund lämnas utan åtgärd. Utskottet hänvisar bl. a. till att sådana lättnader är en förhandlingsfråga mellan de svenska och danska regeringarna.

Motionerna

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1985

1984/85:1070 av Ulla Tillander m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av en satsning på täta, bekväma och snabba färjeförbindelser mellan Malmö och Köpenhamn och på en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

1 *Riksdagen 1986/87. 15 saml. Nr 3*

Rättelse: S. 11 rad 12 nerifrån, utan åtgärd utgår

1984/85:1163 av Karin Ahrland och Hans Petersson i Röstånga (båda fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:1157 (fp) anförs om förbindelserna över Öresund.

1984/85:1955 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 4 och 5),

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag till lösning av Öresundsförbindelserna att föreläggas riksdagen under år 1985,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen framförs om finansieringen av fasta förbindelser över Öresund.

1984/85:2241 av Stig Josefson m. fl. (c) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2238 (c) anförs om kommunikationerna i Malmöhus län såvitt gäller frågan om förbindelserna över Öresund.

1984/85:2256 av Sigvard Persson (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2253 (c) anförs om färjeförbindelserna mellan Landskrona och Tuborg.

1984/85:2571 av Per Stenmarck m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående behovet av en snar lösning av frågan om tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Travemünde.

1984/85:2693 av Per Stenmarck m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag under år 1985 om en slutgiltig lösning av Öresundstrafiken.

1984/85:2712 av Per Stenmarck m. fl. (m) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utvecklingen på kommunikationsområdet i Malmöhus län såvitt gäller Öresundstrafiken.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1986

1985/86:T210 av Per Stenmarck m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående behovet av en snar lösning på frågan om en tågfärjeförbindelse till Travemünde.

1985/86:T223 av Per Stenmarck m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående fasta förbindelser över Öresund.

1985/86:T360 av Viola Claesson och Alexander Chrisopoulos (båda vpk) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om snabba åtgärder som kan underlätta Göteborgs kommuns planer på en järnvägsfärjeförbindelse Göteborg—Fredrikshavn,

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för att få till stånd CIM-klassning av ovan nämnda färjeled.

1985/86:T424 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 8), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om Öresundsförbindelserna.

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 i form av bro eller tunnel 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 25, rskr. 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 sammanhängde bl. a. med att folketinget inte fann det lämpligt att medge en fortsatt projektering av flygplatsen på Saltholm.

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. 38).

I 1981 års budgetproposition (prop. 1980/81:100 bil. 9) 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 då 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. 261).

Vid 1982/83 års riksmöte behandlade utskottet — i sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1982/83:4 — ett antal motionsyrkanden, vari lades fram förslag till förbättringar av förbindelserna över Öresund. Ett genomgående drag i motionerna var kravet på snabba beslut i de berörda frågorna.

Utskottet framhöll att man delade den i flera motioner uttalade uppfattningen om Öresundsförbindelsernas bristfällighet, särskilt i fråga om färjeförbindelserna över södra Öresund samt tågfärjetrafiken. En väsentlig förklaring till bristerna var — betonade utskottet — den rådande ovissheten om den framtida utformningen av förbindelserna. Denna sades i sin tur verka hämmande på trafikföretagens vilja att förbättra färjeförbindelserna.

Mot denna bakgrund fann utskottet det "synnerligen angeläget att frågan om den framtida utformningen av Öresundsförbindelserna snarast får en tillfredsställande lösning". Utskottet fortsatte: "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 betänkandet sade sig utskottet vidare förutsätta ett skyndsamt initiativ från regeringens sida till överläggningar med den danska regeringen. Vid dessa överläggningar var det — underströk utskottet — särskilt angeläget att lösa frågan om tågförbindelserna med Danmark och kontinenten. Ett dröjsmål sades kunna innebära stora olägenheter för såväl näringslivet som för trafikutövare och trafikanter. Den frågan borde därför behandlas med förtur.

Vid 1984/85 års riksmöte behandlade utskottet ånyo — i sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1984/85:4 — ett antal motionsyrkanden med krav på förbättringar av förbindelserna över Öresund och på snabba beslut i de berörda frågorna.

Av betänkandet framgår att de svenska och danska kommunikationsministrarna i mars 1984 hade enats om att överläggningar om fasta förbindelser över Öresund snarast borde komma i gång. Från dansk sida hade därvid klargjorts att man inte kunde ta slutlig ställning till frågan förrän det danska folketinget hade fattat ett positivt beslut om en fast förbindelse över Stora Bält. Överläggningarna skulle avse dels en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör, dels en fast förbindelse mellan Malmö och

Köpenhamn. Ministrarna hade också konstaterat att, bortsett från den eventuella tillkomsten av fasta förbindelser, kapacitetsförhållandena m. m. i färjetrafiken över Öresund krävde snara och verkningsfulla åtgärder. Vidare hade ministrarna enats om att åtgärder omedelbart måste vidtas för att garantera säkra förbindelser med flygbåtarna mellan Malmö och Köpenhamn. Åtgärder av dessa båda slag hade sedermera också kommit till stånd genom avtal mellan de berörda järnvägsförvaltningarna. Avtalen innebar — beträffande tågfärjetrafiken — att en ny förbindelse skulle inrättas fr. o. m. juni 1986 mellan Helsingborg och Köpenhamn. All spårbunden godstrafik över de hittillsvarande förbindelserna Helsingborg—Helsingör och Malmö—Köpenhamn skulle flyttas över till den nya förbindelsen så snart förutsättningarna härför i kvalitativa och kvantitativa hänseenden hade uppnåtts. Avtalen innebar vidare — beträffande flygbåtsförbindelserna — att trafiken helt skulle övertas av den danska järnvägsförvaltningen, såväl ekonomiskt som ur alla andra aspekter.

I sitt betänkande erinrade också utskottet om att SAS sedan mitten av juni 1984 bedriver trafik med svävare för befordran av flygpassagerare och bagage mellan Malmö och Kastrups flygplats i Köpenhamn (prop. 1983/84:173, TU 31, rskr. 335).

Av utskottets betänkande framgick slutligen att regeringen i juni 1984 hade tillsatt en ämbetsmannadelegation med uppgift att gemensamt med en dansk delegation utarbeta ett förslag till regeringsöverenskommelse om fasta förbindelser över Öresund (Dir. 1984:24). Underlag för överenskommelsen skulle under delegationernas ledning tas fram av arbetsgrupper och omfatta en gemensam genomgång av vissa tekniska, ekonomiska, finansiella och miljömässiga frågor. Arbetet borde enligt direktiven bedrivas skyndsamt med sikte på att ett förslag till regeringsöverenskommelse skulle föreligga vid halvårsskiftet 1985.

Utskottet

1. Tågfärjeförbindelser till Danmark och kontinenten

Som framgår av utskottets redogörelse för frågans tidigare behandling och av proposition 1985/86:100 bil. 8 (s. 74) har de svenska, danska och västtyska järnvägsförvaltningarna slutit avtal om att — med investeringar i storleksordningen 2 miljarder kronor — kraftigt öka kapaciteten och kvaliteten i godstrafiken till och från kontinenten genom att etablera den s. k. DanLink, som bl. a. omfattar en ny tågfärjeled för godstrafik mellan Helsingborg och Köpenhamn.

Enligt vad utskottet erfarit kunde DanLink — bl. a. på grund av vissa numera åtgärdade miljöproblem i Köpenhamnsområdet — inte öppnas för trafik, som planerat, i juni innevarande år. Trafiken kom dock i gång den 3 november.

Genom den nya leden fördubblas, enligt vad utskottet vidare inhämtat, kapaciteten för godstransporter på järnväg över Öresund från nuvarande 2,5 à 3 miljoner ton per år till ca 5,5 miljoner ton per år. Den nya tågfärjeförbindelsen Helsingborg—Köpenhamn samt de redan befintliga förbindelserna

Trelleborg—Sassnitz och Ystad-Swinoujscie får en total kapacitet för godstransporter på järnväg till Danmark och kontinenten på ca 11 miljoner ton per år. Nuvarande godsvolym i ifrågavarande trafik är ca 7 miljoner ton per år.

I november 1985 uppdrog regeringen åt SJ att i samarbete med sitt dotterföretag AB Swedcarrier dels utreda förutsättningarna för att ytterligare utöka kapaciteten på DanLink, dels utarbeta ett förslag till en kompletterande tågfärjeförbindelse mellan Sverige och kontinenten. De kompletterande leder som i första hand skulle övervägas var en direkt förbindelse mellan södra Sverige och Västtyskland samt en förbindelse mellan Göteborg och Danmark.

Till fullgörande av uppdraget överlämnade SJ den 30 juni innevarande år till kommunikationsministern en av Transportcentrum vid högskolan i Växjö för SJ:s räkning utarbetad rapport Tågfärjeförbindelser med kontinenten. I sin missivskrivelse till rapporten framhåller SJ att DanLink kommer att tillgodose högt ställda krav från näringslivets sida genom hög turfrekvens och regularitet. I och med att DanLink öppnas för trafik kommer det att finnas en betydande kapacitetsreserv för ytterligare transporter med tågfärja till och från kontinenten över Öresund och södra Östersjön. DanLink är också — heter det vidare i skrivelsen, med hänvisning till rapporten, — den väg till kontinenten som är snabbast och har den högsta frekvensen. Beträffande en kompletterande tågfärjeled framhåller SJ att om en sådan skall inrättas så bör det vara en förbindelse mellan Trelleborg och Travemünde med en kapacitet av en miljon ton per år. Enligt SJ bör trafiken på den kompletterande leden inte bedrivas av berörda järnvägsförvaltningar utan av redan etablerade rederiföretag. Vidare framgår det av rapporten att underlag finns för ytterligare en tågfärjeled över Göteborg—Fredrikshavn för i första hand gods till och från Jylland.

Tågfärjeförbindelserna till Danmark och kontinenten behandlas i tre motioner, som i likhet med samtliga övriga i detta betänkande behandlade motionsyrkanden väcktes under den allmänna motionstiden vid 1984/85 eller 1985/86 års riksmöten.

Sålunda begärs i motionerna 1984/85:2571 (m) och 1985/86:T210 (m) en snar lösning av frågan om *en tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Travemünde.*

Enligt vad utskottet erfarit överväger AB Swedcarrier, som i samarbete med ett västtyskt rederi driver TT-linjen, att under år 1988 sätta två godsfärjor i trafik mellan Trelleborg och Travemünde med en total kapacitet av 1,2 miljoner ton järnvägsgods per år. I avvaktan på beslut i frågan synes motionerna böra lämnas utan åtgärd.

I sammanhanget förtjänar nämnas att Rederi AB Nordö, enligt vad utskottet erfarit, avser att i juli 1987 sätta två godsfärjor i trafik mellan Malmö och Travemünde med en kapacitet av ca 1 miljon ton järnvägsgods per år.

I motion 1985/86:T360 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om snabba åtgärder som kan underlätta Göteborgs kommuns planer på en *tågfärjeförbindelse mellan Göteborg och Fredrikshavn.* Vidare begärs åtgär-

der i syfte att få till stånd en s. k. CIM-klassning av färjeleden i fråga. I sistnämnda hänseende framhåller motionärerna att berörda järnvägsförvaltningar "kan registrera en järnvägsfärjeled enligt det internationella fördraget om godstransport på järnväg (CIM)". Därigenom — fortsätter motionärerna — får järnvägsvagnar som tillhör förvaltningarna fritt föras över nationsgränserna, och det blir möjligt att utfärda ett enda fraktdokument för hela transporten land–färja–land. SJ har dock enligt motionärerna motsatt sig att färjeleden får CIM-status. (CIM är en förkortning för Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, vilka utgör en bilaga till ett fördrag om internationell järnvägstrafik (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF), och som införlivats i svensk rätt genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik (prop. 1984/85:33, LU 17, rskr. 151).)

Enligt vad utskottet erfarit avser Stena Line AB att via sitt dotterföretag Stena Railferry AB under andra halvåret 1987 starta en godsfärjeförbindelse mellan Göteborg och Fredrikshavn med en kapacitet av ca 800 000 ton järnvägsgods per år. Berörda intressenter uppges se med en viss optimism på möjligheterna att tillsammans med SJ lösa frågan om CIM-klassning av färjeleden, när trafikplanerna har tagit en fastare form.

Då syftet med motionen sålunda synes kunna tillgodoses bör densamma lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

2. Förbättrade färjeförbindelser över Öresund m.m.

I motionerna 1984/85:1070 (c), 1984/85:1163 (fp), 1984/85:2241 (c), 1984/85:2693 (m), 1985/86:T223 (m) och 1985/86:T424 (m) begärs förbättringar av färjeförbindelserna över Öresund, särskilt mellan Malmö och Köpenhamn.

Enligt vad utskottet erfarit har färjetrafiken mellan Malmö och Köpenhamn, som till största delen bedrivs på linjen Limhamn—Dragör, på senare tid förbättrats i olika avseenden. Vidare har två av den gamla typen flygbåtar på linjen Malmö—Köpenhamn ersatts av två snabbgående båtar av s. k. katamarantyp. För city till city-trafiken finns numera fyra båtar av denna typ med ca 1,5 miljoner passagerare per år.

Efter ett avbrott under år 1985 bedriver också Rederi AB MK-line sedan i vintras en trafik från city till city. Rederiet har nyligen satt ett andra fartyg i trafik. För innevarande år räknar man med totalt ca 200 000 passagerare på de båda fartygen och för nästa år med ca 250 000.

Den lokala färjetrafiken mellan Malmö och Köpenhamn torde enligt utskottets mening inte vara en fråga för riksdagen utan för de lokala intressenterna att ta ställning till.

Vad gäller Öresundstrafiken i övrigt synes den komplettering av denna som DanLink utgör innebära att önskemålen om en förbättrad service kan tillgodoses i högre grad än vad som hittills varit fallet.

Sammanfattningsvis finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd påkallad med anledning av de motionsyrkanden som nu är i fråga. Dessa avstyrks följaktligen.

I motion 1984/85:2256 (c) framhålls intresset av att *färjeförbindelsen mellan Landskrona och Tuborg* fungerar väl.

Enligt vad utskottet erfarit bedrivs en lönsam och väl fungerande trafik på linjen Landskrona—Tuborg med färjan Dana Scarlett, som har en kapacitet för 500 passagerare och ett 50-tal personbilar. Under år 1985 transporterades ca 214 000 passagerare och ca 16 000 fordon med färjan.

Av det anförda följer att syftet med motionsyrkandet torde få anses tillgodosett, varför detsamma bör kunna lämnas utan åtgärd.

3. Fasta förbindelser över Öresund

I motionerna 1984/85:1070 (c) och 1984/85:2241 (c) framhålls att planerna på en bro mellan Malmö och Köpenhamn bör överges och en satsning i stället ske på en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

I motionerna 1984/85:1163 (fp), 1984/85:1955 (m), 1984/85:2693 (m), 1984/85:2712 (m), 1985/86:T223 (m) och 1985/86:T424 (m) är det genomgående temat krav på ett snabbt beslut om utformningen av de långsiktiga planerna för Öresundsförbindelserna. Oavsett om beslutet innebär fasta förbindelser eller inte — framhålls det i motion 1984/85:2712 (m) — är det viktigt att frågan får en slutgiltig lösning.

I motionerna 1984/85:1955 (m) och 1985/86:T424 (m) begärs även att eventuella fasta förbindelser över Öresund skall finansieras genom lån på den öppna lånemarknaden och genom användaravgifter.

Som framgår av utskottets redogörelse för frågans tidigare behandling var det en målsättning för de svenska och danska regeringarna att ett förslag till en överenskommelse om fasta förbindelser över Öresund skulle föreligga vid halvårsskiftet 1985. Något sådant förslag förelligger emellertid ännu inte. Ett tekniskt-ekonomiskt underlag till en sådan överenskommelse presenterades dock av de svenska och danska ämbetsmannadelegationerna i juni 1985 i rapporten Öresundsförbindelser (Ds K 1985:7).

Vad gäller det danska beslutet om en fast förbindelse över Stora Bält — som från dansk sida sagts utgöra en förutsättning för en överenskommelse med Sverige om fasta förbindelser över Öresund — har, enligt vad utskottet inhämtat, framsteg gjorts så till vida som den danska koalitionsregeringen i juni innevarande år träffat en överenskommelse med det största oppositionspartiet — det socialdemokratiska — i frågan. Enligt överenskommelsen skall en järnvägsförbindelse över Stora Bält börja byggas snarast möjligt. Senast ett år innan den nya förbindelsen tas i bruk skall uppförandet av en parallell vägförbindelse påbörjas. Proposition väntas föreläggas folketinget i början av år 1987.

Vidare har kommunikationsministern meddelat att han i augusti innevarande år kommit överens med sin danske kollega att tidigare gjorda undersökningar om de miljömässiga konsekvenserna av fasta förbindelser över Öresund bör uppdateras. Ministrarna hade även enats om att låta uppdatera de tidigare undersökta alternativen med en vägförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn samt en tågförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Dessa alternativ skall enligt ministrarna kompletteras med en genomgång, på grund av nya tekniska förutsättningar, av möjligheten till

tung tågtrafik över en bro Malmö—Köpenhamn. Därutöver skall en värdering genomföras av det nya alternativet HH-syd, dvs. en sydligare sträckning av en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör än den hittills planerade, som föreslagits från Helsingborgs-Helsingörs sida.

Överläggningar pågår, enligt vad utskottet erfarit, för närvarande i syfte att så snart som möjligt nå fram till ett komplett förslag till överenskommelse mellan de svenska och danska regeringarna. Överläggningarna omfattar bl. a. också frågan om låne- och avgiftsfinansiering av fasta förbindelser över Öresund.

Utskottet vill för sin del betona vikten av att de miljömässiga konsekvenserna av fasta förbindelser över Öresund klarläggs i största möjliga utsträckning. Det är dock enligt utskottets mening angeläget att dessa och övriga nu aviserade nya undersökningar genomförs skyndsamt och att man snarast möjligt får fram underlag för ett för överskådlig tid definitivt beslut hur förbindelserna över Öresund bör utformas.

Det bör tilläggas att — enligt vad utskottet erfarit — överenskommelse träffats mellan de svenska och danska ämbetsmannadelegationerna om att ifrågavarande undersökningar skall genomföras under första halvåret 1987.

I avvaktan på resultatet av undersökningarna och beslutsunderlaget i övrigt bör enligt utskottets mening samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga lämnas utan åtgärd.

4. Lex Öresund

I motionerna 1984/85:2693 (m) och 1984/85:2712 (m) begärs lättnader i den s. k. lex Öresund i syfte att stimulera och förbättra Öresundstrafiken. Lättnaderna skulle enligt motionärerna främst bestå i att rederierna gavs möjlighet att dubblera försäljningen av skattefri tobak.

Utskottet vill med anledning av dessa motionsyrkanden erinra om att lex Öresund, dvs. förordningen (1961:128) med särskilda bestämmelser om utförsel av obeskattade varor i fartygstrafiken över Öresund, är resultatet av en svensk-dansk överenskommelse i frågan år 1961.

I fråga om tobaksvaror gäller enligt förordningen att på fartyg i Öresundstrafik högst 20 cigaretter eller motsvarande mängd andra tobaksvaror får utlämnas till en passagerare för enkel resa.

Den av motionärerna aktualiserade frågan behandlades i riksdagen den 28 november 1985 i ett svar av finansministern på fråga 1985/86:220. Av svaret framgick att frågan om lättnader i lex Öresund ett flertal gånger hade tagits upp i överläggningar med den danska regeringen men varje gång mött danskt motstånd.

Motionsyrkanden om en dubblering av den skattefria kvantiteten tobaksvaror i Öresundstrafiken behandlades också i skatteutskottet senast i dess av riksdagen godkända betänkande SkU 1985/86:24.

Skatteutskottet framhöll därvid att man tidigare ställt sig tveksam till tanken att stödja den berörda trafikverksamheten genom skattefria inköp men samtidigt ansett det motiverat att på det nordiska planet söka åstadkomma regler som bättre överensstämmer med dem som gäller i fråga om annan nordisk färjetrafik. Vidare erinrade utskottet om att en viss

översyn av reglerna nyligen hade skett och att denna bl. a. hade resulterat i vissa förtydliganden. Utskottet sade sig slutligen förutsätta att regeringen fortlöpande följer ifrågavarande spörsmål och eftersträvar att uppnå likartade regler för all nordisk färjetrafik samt avstyrkte med hänvisning härtill motionsyrkandena.

Då lättnader i lex Öresund är en förhandlingsfråga mellan de svenska och danska regeringarna — berörande främst skatte- och alkoholpolitiska spörsmål — finner sig trafikutskottet för sin del inte böra föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av här aktuella motionsyrkanden, såvitt nu är i fråga. Utskottet förutsätter dock i likhet med skatteutskottet att regeringen fortlöpande följer frågan och söker åstadkomma regler för skattefri försäljning av tobaksvaror m. m. i Öresundstrafiken som bättre överensstämmer med dem som gäller för annan nordisk färjetrafik.

5. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *en tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Travemünde*

att riksdagen lämnar motionerna 1984/85:2571 (m) och 1985/86:T210 (m) utan åtgärd,

2. beträffande *en tågfärjeförbindelse mellan Göteborg och Fredrikshavn*

att riksdagen lämnar motion 1985/86:T360 (vpk) utan åtgärd,

3. beträffande *förbättrade färjeförbindelser över Öresund*

att riksdagen avslår motionerna 1984/85:1070 (c) i denna del, 1984/85:1163 (fp) yrkande 2 i denna del, 1984/85:2241 (c) i denna del, 1984/85:2693 (m) i denna del, 1985/86:T223 (m) yrkande 1 i denna del och 1985/86:T424 (m) yrkande 8 i denna del,

4. beträffande *färjeförbindelsen mellan Landskrona och Tuborg*

att riksdagen lämnar motion 1984/85:2256 (c) yrkande 1 utan åtgärd,

5. beträffande *fasta förbindelser över Öresund*

att riksdagen lämnar motionerna 1984/85:1070 (c) i denna del, 1984/85:1163 (fp) yrkande 2 i denna del, 1984/85:1955 (m) yrkandena 4 och 5, 1984/85:2241 (c) i denna del, 1984/85:2693 (m) i denna del, 1984/85:2712 (m) i denna del, 1985/86:T223 (m) yrkande 1 i denna del och 1985/86:T424 (m) yrkande 8 i denna del utan åtgärd,

6. beträffande *lex Öresund*

att riksdagen lämnar motionerna 1984/85:2693 (m) i denna del och 1984/85:2712 (m) i denna del utan åtgärd.

Örebro den 4 november 1986

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Birger Rosqvist (s), Olle Grahn (fp), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. Fasta förbindelser över Öresund (mom. 5)

Agne Hansson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet vill för" och slutar med "utan åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör de dansk-svenska överläggningarna om fasta förbindelser över Öresund ej omfatta en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Vad utskottet nu anfört, och som torde i huvudsak tillgodose syftet med yrkandena i motionerna 1984/85:1070 (c) och 1984/85:2241 (c) i här berörda delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Övriga motionsyrkanden som nu är i fråga avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *fasta förbindelser över Öresund*

att riksdagen

a) med anledning av motionerna 1984/85:1070 (c) i denna del och 1984/85:2241 (c) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b) avslår motionerna 1984/85:1163 (fp) yrkande 2 i denna del, 1984/85:1955 (m) yrkandena 4 och 5, 1984/85:2693 (m) i denna del, 1984/85:2712 (m) i denna del, 1985/86:T223 (m) yrkande 1 i denna del och 1985/86:T424 (m) yrkande 8 i denna del,

2. Fasta förbindelser över Öresund (mom. 5 – motiveringen)

Viola Claesson (vpk) anser att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet vill för" och slutar med "utan åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det inte samhällsekonomiskt motiverat att anlägga fasta förbindelser över Öresund. De miljömässiga konsekvenserna härav — i form av ökad bilism, ytterligare luftföroreningar och försämrade livsbetingelser i den marina miljön — synes ej kunna accepteras.

Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete bör samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga lämpligen lämnas utan åtgärd.

gotab Stockholm 1986 11692