

# Motion till riksdagen

1986/87:T203

Ulla Tillander m. fl. (c)

Öresundsförbindelserna

---

Under senare tid har en hel del positivt inträffat som innebär eller kommer att innebära en förbättring av förbindelserna mellan Sverige, Danmark och kontinenten. En ny färjelinje för järnvägsgods, Dan Link, har kommit till. Moderna färjor med kapacitet att ta 55 järnvägsvagnar har satts in i trafik på linjen Helsingborg–Köpenhamn. Enligt SJ innebär detta att man kan agera efter moderna krav på snabbhet och exakthet. Det är fråga om en enorm kapacitetshöjning fr.o.m. november 1986 – ungefär en fördubbling av kapaciteten i Öresundsregionen.

Dessutom har under senare år utökad kapacitet tillkommit på leden Trelleborg–Sassnitz. Halvårsskiftet 1987 kommer direkttrafik Malmö–Travemünde i gång. Arbetet med bangård och färjeläge i Malmö innebär en investering på 70 milj. kr. i hamnen. En ombyggnad av färjor är kontrakterad för ca 100 milj. kr. för att de skall passa för järnvägsvagnstransporter. Även dessa färjor får möjlighet att ta 55 järnvägsvagnar per tur. Trelleborg–Travemünde-färjan planeras för järnvägsvagnar och också för en utökning av kapaciteten.

Totalt innebär tillgänglig och beslutad färjetrafik för järnvägsgods att vi före utgången av 1988 har en kapacitet för järnvägstransporterat gods som mer än väl täcker behovet och också kravet på kvalitet i form av snabbhet, säkerhet, kapacitet och regularitet, vilket är kännemärket för moderna fartyg.

När det gäller trafiken mellan Malmö och Köpenhamn har två av den gamla typen flygbåtar tagits ur trafik och ersatts av två snabbgående båtar av s. k. katamarantyp. Nu har man sammanlagt fyra båtar som kan frakta omkring 1,5 miljon passagerare per år. Rederi AB MK-line bedriver sedan vintern 1985 en trafik från city till city. Under 1986 räknar man med att med sina två fartyg frakta omkring 200 000 och under 1987 250 000 passagerare.

Medan översyner, uppdateringar och redan gjorda utredningar och överläggningar mellan Danmarks och Sveriges kommunikationsministrar pågått om en bro mellan Malmö och Köpenhamn har det alltså, trots allt, hänt en hel del för att förbättra förbindelserna över Öresund och med kontinenten.

På kulturgeografiska institutionen i Lund har man i samarbete med LO-sektionen i Hässleholm gjort en utredning, av vilken framgår att transportnäringen har mycket litet intresse av en bro mellan Malmö och Köpenhamn. Man gör ingen tidsvinst och dessutom skulle det bli mycket dyrare med lastbilstrafik via Danmark till kontinenten än om man tar färjan

direkt. Det är inte den första utredningen som starkt ifrågasätter samhällsnyttan i förhållande till de gigantiska investeringskostnader en fast förbindelse skulle föra med sig. Ett transportföretag som sysslar med fjärrtransporter till kontinenten väljer självfallet den väg som är billigast och går snabbast. Transportföretagen skulle enligt utredningen förlora mellan 500 och 750 milj. kr. per år på att ta landsvägen över Öresund och Stora Bält i stället för att utnyttja färjorna. Orsaken till detta är framför allt de ökade körkostnaderna.

Slutsatsen måste bli att även om det skulle byggas en bro kommer den inte i någon nämnvärd grad att utnyttjas för godstransporterna mellan Sverige och kontinenten, eftersom färjealternativet fortfarande är det billigaste och bästa. Därmed blir också en bro mellan Malmö och Köpenhamn i första hand en lokal angelägenhet som främst skulle utnyttjas för persontrafik och för lokala förbindelser mellan Malmö och Köpenhamn. Det är naturligtvis en helt orimlig tanke att göra en sådan investering i flermiljardklassen. Företagsekonomiskt kan en sådan investering inte bära sig och samhällsekonomiskt skulle det vara en katastrof.

I de utredningar som ligger till grund för de svenska ansträngningarna att få till stånd en bro mellan Malmö och Köpenhamn har man utgått från att godstrafiken till och från kontinenten skulle komma att ta brovägen över Öresund och Stora Bält. Räknar man då kallt med att färjetrafiken skall försvinna? Vad får det i så fall för konsekvenser för hamnar, rederier och alla anställda i anslutning till färjetrafiken?

Enligt rapporten Öresundsförbindelser (Ds K 1985:7) visar kostnaderna för en fast förbindelse över Sundet hur orimlig idén med en bro är. När bron väl står färdig behövs intäkter på mellan 800 miljoner och en miljard per år för att täcka räntor, amorteringar och drift. All dagens trafik skulle ge inkomster på 300 miljoner per år. Under förutsättning att all färjetrafik slås ut och den trafiken tvingas gå över bron skulle projektet ändå kräva en tredubbling av trafiken för att gå jämnt ihop. Enligt vår uppfattning är det inte försvarbart.

Det kanske tyngst vägande argumentet mot en bro mellan Malmö och Köpenhamn är de långsiktiga effekterna på miljö- och samhällsutveckling. Helt klart är att byggandet av en Öresundbro får som konsekvens en omfördelning av tungt gods från sjöfart och järnväg. Detta diskuteras i en tid då vi vet att försurningen redan nu är det kanske allvarligaste problemet för oss.

År 1975 fattade riksdagen ett beslut i full enighet om att arbetet inte skulle inriktas på en bro mellan Malmö och Köpenhamn utan på en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Sundet är smalast mellan Helsingborg och Helsingör, och där går redan den största delen av den kontinentala trafiken. Det skulle vara helt felaktigt att dra stora delar av den norrifrån kommande trafiken via Malmö och Köpenhamn. Även beträffande en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör måste miljöaspekterna vara avgörande. Det finns sakkunskap som är djupt oroad över att strömmarna i sundet och Bälten skulle försvagas och vi vet att Östersjön är ett känsligt ekologiskt system.

Till detta kommer en säkerhetsaspekt. Om det förhåller sig så att Sverige

för sin säkerhet i en kris- eller krigssituation alltså är beroende av fungerande förbindelser med kontinenten inses lätt att sårbarheten för dessa förbindelser ökar om de huvudsakligen är beroende av att broförbindelserna fungerar. Om en sådan pulsåder allvarligt skadas blir verkan total.

Förbindelserna med kontinenten uppdelade på flera färjelinjer, utgående från skilda hamnar, skulle påtagligt öka säkerheten.

Centerns alternativ till en bro är väl fungerande färjeförbindelser för såväl person- som godstrafik. Trots den osäkerhet som den ständigt pågående diskussionen om planerna på en bro spritt har antalet färjeförbindelser efter hand ökat. Man kan säga att det är marknadskrafterna som tagit ut sin rätt. Behovet av fungerande förbindelser med England och kontinenten har framtvingat ändamålsenliga lösningar.

Ett slutligt besked om att broplanerna skrinläggs som de relikter de är skulle ännu mer än som redan skett sätta fart på investeringarna för att åstadkomma goda, säkra, bekväma och snabba förbindelser med Danmark och kontinenten.

## Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående satsningen på båt- och färjeförbindelser mellan Malmö och Köpenhamn,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående förbindelserna mellan Helsingborg och Helsingör.

Stockholm den 22 januari 1987

*Ulla Tillander (c)*

*Stig Josefson (c)*

*Bertil Fiskesjö (c)*