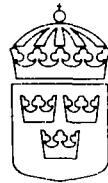


Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU3

Öresundsförbindelserna



1988/89
TU3

Sammanfattning

I betänkandet behandlas sex motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i januari 1988.

Enligt de svenska och danska Öresundsdelegationerna, som avlämnade en rapport i juli 1987, talar de trafikala bedömningarna entydigt för att en kombinerad järnvägs- och vägförbindelse byggs mellan Malmö och Köpenhamn. Rapporten har remissbehandlats. Många av remissinstanserna redovisar klara ställningstaganden för eller emot delegationernas slutsatser om en kombinerad förbindelse medan andra tillstyrker en sådan förbindelse endast under förutsättning att den inte medför någon negativ miljöpåverkan. Delegationerna utför för närvarande ett visst kompletterande utredningsarbete. Bl.a. studeras ett alternativ med enbart en borrhad tunnel för järnvägstrafik.

I avvaktan på att de kompletterande studierna blir färdiga och på regeringens ställningstagande i frågan om Öresundsförbindelserna föreslår utskottet att samtliga motioner lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I en gemensam reservation framhåller c, vpk och mp att riksdagen av miljöskäl bör slå fast att en bilbro över Öresund inte bör byggas. Reservanterna menar vidare att frågan om Sveriges kontinentförbindelser allsidigt bör prövas i en parlamentarisk utredning.

I en m-reservation framhålls att en fast förbindelse och då i första hand en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn snarast bör byggas. Regeringen bör skyndsamt ta upp överläggningar med den danska regeringen i syfte att nå en sådan överenskommelse.

Motionerna

1987/88:T66 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

30. (delvis) att riksdagen beslutar att avbryta alla planer på Scan-Link-projektet inkl. Öresundsbron,

31. att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att studera förutsättningarna för en borrhad järnvägstunnel under Öresund.

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbindelserna över Öresund.

1987/88:T213 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fasta förbindelser över Öresund.

1987/88:T331 av Viola Claesson (vpk) vari yrkas

2. (delvis) att riksdagen beslutar att planerna på en Öresundsbro och motorvägsprojektet Scandinavian Link skall avbrytas samt att detta skall gälla för överskådlig tid.

1987/88:T908 av Ulla Tillander m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsningar på båt- och färjeförbindelser i Öresund,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av en järnvägstunnel mellan Malmö och Köpenhamn.

1987/88:T909 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar avvisa Öresundsbrodelegationernas förslag till fast broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn,

2. att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk beredning tillsätts för att allsidigt beslysa frågan om Sveriges kontinentförbindelser i enlighet med de riktlinjer som anges i motionen.

Bakgrund

Beträffande hur frågan om fasta förbindelser över Öresund tidigare har behandlats av riksdagen hänvisas till utskottets betänkande TU 1987/88:3.

1984 års danska och svenska Öresundsdelegationer fick i augusti 1986 i uppdrag att uppdatera de huvudförslag som hade lagts fram år 1985 i rapporten Öresundsförbindelser (Ds K 1985:7). Dessa förslag var dels en järnvägstunnel med enkelspår mellan Helsingborg och Helsingör, dels en motorvägsförbindelse med fyra körfält mellan Malmö och Köpenhamn.

Delegationerna skulle också utvärdera ett förslag till en kombinerad motorvägs- och järnvägsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Vidare skulle en ny genomgång av miljökonsekvenserna göras liksom en översiktlig värdering av lämpligheten att förlägga en järnvägs- och vägförbindelse söder om Helsingborg och Helsingör.

Resultatet av de förnyade övervägandena finns redovisade i rapporterna Fasta Öresundsförbindelser (SOU 1987:41) och Miljökonsekvenser av fasta Öresundsförbindelser (SOU 1987:42). Kommunikationsdepartementet har utarbetat en sammanställning av remissynpunkterna på de båda rapporterna (Ds 1988:39).

Enligt delegationerna skulle fasta förbindelser över Öresund medföra stora trafikala och ekonomiska fördelar jämfört med fortsatt färjedrift. De trafikekonomiska och företagsekonomiska kalkyler som redovisas i rapporterna visar på god lönsamhet för såväl en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö som för alternativet med en

vägförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn och en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

De trafikala bedömningarna talar entydigt enligt delegationerna för en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. En sådan förbindelse skulle göra det möjligt att fånga upp en större marknadsandel för järnvägen, och Köpenhamns Lufthamn skulle då bli järnvägsanknuten både från svensk och dansk sida. Delegationerna anser vidare att det är möjligt att åstadkomma oförändrad vattengenomströmning i Öresund och vidta kompenserande åtgärder för luftföroreningar och buller.

Sammanlagt har över 150 yttranden, brev och skrivelser avgivits med anledning av delegationernas förslag. Många remissinstanser redovisar klara ställningstaganden för eller emot delegationernas slutsatser om en kombinerad förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. Andra tillstyrker en sådan förbindelse endast under förutsättning att den inte medför någon negativ miljöpåverkan.

Regeringen beslutade den 5 maj 1988 att utvidga Öresundsdelegationens uppdrag. I tilläggsdirektiv (Dir. 1988:24) anför departementschefen att ett slutligt val av förbindelsealternativ kräver att det hittills framtagna utredningsmaterialet kompletteras. I första hand bör därvid alternativet med enbart en borrhad tunnel för järnvägstrafik mellan Malmö och Köpenhamn studeras. Departementschefen framhåller vidare i direktiven att det är av intresse att undersöka möjligheterna att utföra alternativet med en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn i etapper – först en järnvägsförbindelse och senare en vägdel – på det sätt som avses i fråga om den numera beslutade fasta förbindelsen över Stora Bält.

Utskottet

Utskottet behandlar i det följande sex motioner, som väcktes under den allmänna motionstiden i januari 1988, och i vilka frågan om fasta förbindelser över Öresund tas upp.

I motion T89 (m) framhålls att goda förbindelser är av central betydelse för Sveriges kontakter med den europeiska kontinenten. För att möta framtidens krav på hög trafikstandard krävs enligt motionärerna att en fast kombinerad väg- och järnvägsförbindelse byggs mellan Sverige och Danmark. Frågan är mycket grundligt utredd. Motionärerna anser därför att regeringen snarast bör ta upp överläggningar med den danska regeringen i syfte att nå en överenskommelse om fasta förbindelser för bil- och järnvägstrafik över Öresund.

Även i motion T213 (m) framhålls att en fast förbindelse skulle förbättra kommunikationsmöjligheterna avsevärt och att en sådan förbindelse bör omfatta såväl spårbunden trafik som vägtrafik. Förbindelsen bör gå mellan Malmö- och Köpenhamnsområdena. Ambitionen bör vara att projektet blir klart senast vid mitten av 1990-talet.

I motion T909 (c) yrkas att riksdagen beslutar avvisa Öresundsdelegationernas förslag till fast broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Miljöpåverkan vad gäller såväl utsläpp från trafiken som ingrepp i landskapet skulle enligt motionärerna bli helt oacceptabla. De anser att delegationerna

nonchalerat miljöfrågorna. Som ytterligare skäl för att avvisa en broförbindelse anför motionärerna den längre körsträckan, den ökade sårbarheten för landet, konsekvenserna för Sveriges transoceaniska trafik samt svårigheterna att med avgifter finansiera en fast förbindelse.

Motionärerna framhåller vidare att frågan om en borrhad tunnel för järnvägstrafik mellan Malmö och Köpenhamn nogga bör studeras och att en parlamentarisk beredning bör tillsättas som bl.a. skall studera möjligheterna att utveckla färjetrafiken och mera ingående belysa miljökonsekvenserna.

I motion T908 (c) framhålls att förbindelserna över Öresund måste förbättras och att detta kan göras genom att sätta in moderna färjor och båtar. Enligt motionärerna är det nödvändigt att ha ett miljövänligare alternativ än en bro. Motionärerna föreslår att en utredning om en järnvägstunnel mellan Malmö och Köpenhamn tillsätts.

I motion T66 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar avbryta alla planer på en bro över Öresund samt att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att studera förutsättningarna för och behovet av en borrhad järnvägstunnel under Öresund. Miljökonsekvenserna liksom konsekvenserna för hamnverksamheten, färjetrafiken och den regionala arbetsmarknaden på kort och lång sikt måste enligt motionärerna utredas förutsättningslöst.

Även i motion T331 (vpk) yrkas att planerna på en Öresundsbro avbryts.

Utskottet behandlade senast i november 1987 motionsyrkanden om fasta förbindelser över Öresund (TU 1987/88:3). Remissbehandlingen av Öresundsdelegationernas rapporter var vid detta tillfälle inte avslutad. I avvaktan härpå och på regeringens ställningstagande i frågan ansåg utskottet att yrkandena borde lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Utskottet anser det angeläget, i likhet med vad som framhålls i motionerna T908 (c) och T909 (c), att färjetrafiken till kontinenten och Danmark utvecklas och moderniseras. Att så sker är av avgörande betydelse för våra möjligheter att upprätthålla en effektiv utrikeshandel. Det är självklart även betydelsefullt för passagerartrafiken.

På senare år har ett flertal nya färjelinjer etablerats mellan Sverige och Danmark och direkt mellan Sverige och kontinenten. Det gäller tågfärjeförbindelsen Dan Link mellan Helsingborg och Köpenhamn, som med utökad kapacitet ersatt tidigare godstågstrafik mellan Helsingborg och Helsingör, samt förbindelserna Malmö-Travemünde och Göteborg-Fredrikshavn. De två senare linjerna trafikeras med kombinerade färjor som förutom passagerare kan transportera både lastbilar och järnvägsvagnar. Kombinerade färjor trafikerar sedan tidigare lederna Trelleborg-Sassnitz och Ystad-Swinoujscie. Sassnitz och Swinoujscie ligger i DDR resp. Polen.

Färjetrafiken med gods har ökat kraftigt i samband med de senaste årens goda konjunkturförhållanden. Järnvägsgodset ökade under år 1987 med ca 6 % till drygt 7,5 miljoner ton. Hittills under år 1988 har dock en viss minskning av dessa transporter ägt rum. Den stora utbyggnad som skett av färjetonnaget innebär att den totala kapaciteten för järnvägsgods uppgår till ca 13 miljoner ton. En betydande överkapacitet finns sålunda.

Utskottet har vidare erfart att det finns planer på en betydande utbyggnad

och förnyelse av färjetonnaget. En ny kombinerad färja (passagerare, lastbilar och järnvägsagnar) har nyligen satts in på leden Trelleborg–Travemünde. Inom kort kommer ytterligare en kombinerad färja att tas i drift på denna led. Färjelägena i Trelleborg och Travemünde är dock ännu inte färdigställda för att ta emot järnvägsagnar från dessa färjor. En överenskommelse har vidare träffats mellan berörda parter i Sverige och Danmark som bl.a. innebär att två nya storfärjor skall tas i drift år 1991 på leden Helsingborg–Helsingör. Kapaciteten kommer därmed att öka med 20 % jämfört med dagsläget. Överenskommelsen innebär vidare att nya terminaler skall byggas. En modernisering av tonnaget planeras också på lederna Trelleborg–Sassnitz och Ystad–Swinoujscie.

Sammantaget finner utskottet färjesituationen för närvarande vara tillfredsställande och kan inte heller finna att några problem skall uppstå under den tid som nu kan överblickas.

Som framgår av den tidigare redovisningen beslutade regeringen i maj 1988 att ge den svenska Öresundsdelegationen tilläggsdirektiv. Delegationen skall bl.a. närmare studera ett alternativ med enbart en borrhad tunnel för järnvägstrafik mellan Köpenhamn och Malmö. En sådan tunnel skall i trafikmässigt, ekonomiskt och miljömässigt hänseende jämföras med alternativet med en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse i samma läge. Vidare skall undersökas möjligheterna att utföra den senare förbindelsen i etapper, först en järnvägsförbindelse och senare en vägdel.

Utskottet anser det angeläget att dessa studier genomförs eftersom frågan om Öresundsförbindelserna bör ges en så allsidig belysning som möjligt. Mycket viktigt är det att noga undersöka vilka miljökonsekvenser som olika alternativ ger upphov till liksom påverkan av regionalpolitisk karaktär. Utskottet kan konstatera att kravet, som framförs i flera av motionerna, på en utredning som skall studera förutsättningarna för en borrhad järnvägstunnel mellan Malmö och Köpenhamn synes vara tillgodosett.

Enligt vad utskottet erfarit kommer de kompletterande studierna att vara avslutade i början av nästa år. I avvaktan härpå och på regeringens ställningstagande i frågan bör de nu behandlade motionsyrkandena kunna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

Hemställen

Utskottet hemställer

att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 30 i denna del och 31, 1987/88:T89 (m) yrkande 13, 1987/88:T213 (m) yrkande 1, 1987/88:T331 (vpk) yrkande 2 i denna del, 1987/88:T908 (c) samt 1987/88:T909 (c) utan särskild åtgärd.

Stockholm den 15 november 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Anneli Hulthén (s), Tom Heyman (m), Anita Jönsson (s), Anders Castberger (fp), Rune Thorén (c) och Eva Rydén (c).

1988/89:TU3

Reservationer

1. Öresundsförbindelserna

Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Rune Thorén (c) och Eva Rydén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Sammantaget finner" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Av den tidigare redovisningen framgår att de svenska och danska Öresundsdelegationerna anser att de trafikala bedömningarna entydigt talar för en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Delegationerna menar att tillfredsställande lösningar går att finna på de miljöproblem som kan uppstå.

Många av remissinstanserna underkänner de miljöanalyser som ligger till grund för Öresundsdelegationernas förslag om en kombinerad förbindelse. Stark kritik mot miljöbeskrivningarna förs också fram i flera av de motioner som utskottet nu har att behandla. Bl.a. efterfrågas i motion T909 (c) en utförligare analys av hur en fast förbindelse påverkar strömmar och vattenföring i hela Östersjön.

Utskottet instämmer för sin del i denna kritik. Öresundsdelegationernas förslag leder oundgängligen till ökad biltrafik och därmed till att de redan i dag stora miljöproblemen förvärras. Någon försämring av miljön kan inte accepteras. Tvärtom behöver skyndsamma åtgärder vidtas för att en förbättring omedelbart skall kunna komma till stånd.

Den gångna sommaren inträffade flera händelser i Västerhavet som måste betraktas som en ekologisk katastrof. Den giftiga algbloomingen innebar massdöd av fiskar. Många bottnar blev helt döda. Den omfattande säldöden orsakades av ett virus som framkallar akut lunginflammation. Flera forskare hävdar att de stora mängder föroreningar som släpps ut i havet har skadat sälarnas immunförsvar och gjort dem mottagliga för viruset. Vidare har flera badstränder på västkusten stängts på grund av föroreningar.

Övergödningen av havet med kväve är sannolikt en av de viktigaste orsakerna till algbloomingen. Trafiken svarar för en stor del av kväveoxidutsläppen i landet. Händelserna i sommar visar på nödvändigheten av att handla snabbt för att begränsa de miljöfarliga utsläppen. *Enligt utskottets mening bör därför riksdagen nu slå fast att en bilbro över Öresund inte skall byggas.*

Utskottet anser vidare att det är nödvändigt att frågan om Sveriges kontinentförbindelser prövas och belyses mer allsidigt än vad som hittills skett. Inriktningen bör därvid vara att så långt möjligt föra över biltransporter till mer miljövänliga transportmedel såsom järnväg och sjöfart. Vidare

måste arbetet med att utveckla färjorna till ett miljövänligt och modernt transportmedel påskyndas.

Utskottet anser att en parlamentarisk utredning bör tillsättas som får i uppdrag att allsidigt belysa frågan om Sveriges kontinentförbindelser i enlighet med de riktlinjer som utskottet angivit.

I det föregående har redovisats att den svenska Öresundsdelegationen har fått tilläggsdirektiv att studera förutsättningarna för en borrhad tunnel för järnvägstrafik mellan Malmö och Köpenhamn. En sådan förbindelse skulle enligt utskottets mening medföra avsevärda fördelar för såväl person- som godstrafiken genom de tidsbesparingar och den ökade trafikintensitet som därvid skulle kunna uppnås. Det är sannolikt på det sättet att en borrhad järnvägstunnel skulle ha stor betydelse för järnvägens fortsatta utvecklingsmöjligheter.

Öresundsdelegationerna blir klara med sina studier av en borrhad järnvägstunnel i början av år 1989. Dessa studier kan då bilda underlag för det utredningsarbete om Sveriges kontinentförbindelser som den parlamentariska utredningen skall bedriva.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T66 (vpk), T331 (vpk), T908 (c) och T909 (c), i nu behandlade delar, i allt väsentligt blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkande 30 i denna del och 31, 1987/88:T331 (vpk) yrkande 2 i denna del, 1987/88:T908 (c) och 1987/88:T909 (c) samt med avslag på motionerna 1987/88:T89 (m) yrkande 13 och 1987/88:T213 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om Öresundsförbindelserna.

2. Öresundsförbindelserna

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Som framgår" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Goda förbindelser över Öresund är av central betydelse för Sveriges kontakter med den europeiska kontinenten. En hög trafikstandard är en viktig förutsättning för att vår utrikeshandel och levnadsstandard skall kunna utvecklas på ett positivt sätt.

Frågan om fasta förbindelser över Öresund har varit föremål för ingående utredningar från dansk och svensk sida under flera decennier. Som framgår av den tidigare redovisningen presenterade de danska och svenska Öresundsdelegationerna i juli 1987 utredningen Fasta Öresundsförbindelser. Enligt delegationerna talar de trafikala bedömningarna entydigt för en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. Delegationerna menar också att tillfredsställande lösningar går att finna på de miljöproblem som kan uppstå till följd av en fast förbindelse.

Utskottet anser att frågan om fasta förbindelser är grundligt utredd. Såsom

framhålls i motionerna T89 (m) och T213 (m) bör snarast en fast förbindelse byggas och då i första hand en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. En sådan förbindelse skulle förstärka de nordiska ländernas delaktighet i den europeiska utvecklingen och förbättra näringslivets utvecklingsmöjligheter.

Enligt utskottets mening kan en fast förbindelse byggas utan att det medför någon försämring av miljön. Detta hävdas också av Öresundsdelegationerna i sin rapport. Till detta förhållande bidrar den katalytiska avgasreningen samt att den kombinerade lösningen skapar förutsättningar för en satsning på den spårbundna trafiken.

Regeringen bör snarast ta upp överläggningar med den danska regeringen i syfte att nå en överenskommelse om fasta förbindelser. Ett snabbt beslut är nödvändigt inte bara för att åstadkomma rationellare transporter utan även för att undanröja den oklarhet som nu råder. Denna oklarhet verkar och har verkat hämmande på investeringsviljan hos både trafikföretag och andra företag i regionen.

Av den föregående framställningen framgår att Öresundsdelegationen har fått tilläggsdirektiv att utföra vissa kompletterande studier om bl.a. en borrad järnvägstunnel mellan Köpenhamn och Malmö. Utskottet förutsätter att det kompletterande utredningsarbetet genomförs skyndsamt och att ett beslut om fast förbindelse därmed ej försenas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T89 (m) och T213 (m) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Övriga nu behandlade motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T89 (m) yrkande 13 och 1987/88:T213 (m) yrkande 1 samt med avslag på motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 30 i denna del och 31, 1987/88:T331 (vpk) yrkande 2 i denna del, 1987/88:T908 (c) och 1987/88:T909 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om Öresundsförbindelserna.

Särskilt yttrande

Öresundsförbindelserna

Hugo Bergdahl och Anders Castberger (fp) anför:

Vi anser att ett eventuellt brobygge måste förenas med stränga miljövillkor för vattenströmningen mellan Öresund och Östersjön och för biltrafiken. Innan ett beslut tas om en fast förbindelse måste vissa frågor utredas ytterligare. Det gäller vilka konsekvenser som muddringen ger upphov till samt konsekvenserna för salthalten i Östersjön av det beslutade brobygget över Stora Bält. Vi förutsätter att Öresundsdelegationerna analyserar dessa frågor i samband med de kompletterande studier som nu pågår.