Trafikutskottets betänkande

1984/85:4

om Öresundsförbindelserna m. m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlas nio under den allmäna motionstiden vid 1983/84 års riksmöte väckta motionsyrkanden om förbättringar av Öresundsförbindelserna m. m.

I sitt yttrande hänvisar utskottet bl. a. till uttalanden som gjordes av den danske trafikministern och den svenske kommunikationsministern vid Nordiska rådets möte i Stockholm i februari-mars 1984 och de svensk-danska överläggningar om fasta förbindelser över Öresund m. m. som därefter inletts med sikte på att ett förslag till regeringsöverenskommelse skall föreligga vid halvårsskiftet 1985. Vidare redovisas vissa åtgärder som – sedan motionerna väcktes – vidtagits för att förbättra Öresundsförbindelserna. Med hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av de svensk-danska överläggningarna hemställer utskottet att motionsyrkandena lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

Motionerna

I motion 1983/84:1096 av Karin Ahrland och Hans Petersson i Röstånga (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1983/84:1094 (fp) anförs om förbindelserna över Öresund.

I motion 1983/84:1800 av Sigvard Persson m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om angelägenheten av en skyndsam slutlig utvärdering av färje- och tunnelalternativen för järnvägsförbindelse med kontinenten.

I motion 1983/84:1809 av Ulla Tillander m. fl. (c) 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.

I motion 1983/84:2116 av Per Stenmarck m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 5 och 7),

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående behovet av förbättringar i färjetrafiken i Öresund,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående behovet av en snar lösning av frågan om

tågfärjeförbindelserna mellan Skåne och kontinenten med sikte på tågfärjeförbindelser mellan Helsingborg och Köpenhamn samt mellan Trelleborg och Travemünde.

I motion 1983/84:2428 av Margit Gennser (m) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att om en utredning om fasta förbindelser över Öresund verkligen skulle befinnas nödvändig en sådan bör komma till stånd snarast möjligt och bedrivas skyndsamt,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den svenska regeringen snarast möjligt bör uppta samråd med den danska regeringen för att finna en konkret lösning på frågan om fasta förbindelser över Öresund.

I motion 1983/84:2509 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 20 och 21),

20. att riksdagen beslutar uttala sig för att förbindelserna över Öresund förbättras,

21. att riksdagen beslutar uttala sig för att framtida eventuella fasta förbindelser över Öresund skall finansieras via upplåning och avgiftsbeläggas.

Motionerna i kort sammanfattning

I motion 1983/84:1096 (fp) framhålls – med hänvisning till vad som anförs i motion 1983/84:1094 (fp) – att beslut nu erfordras om hur de långsiktiga planerna för Öresundstrafiken skall se ut samt att omedelbara åtgärder krävs för att stoppa försämringarna i trafiken.

Enligt motion 1983/84:1800 (c) bör en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn inte komma i fråga för vidare utredning. All kraft måste nu enligt motionärerna satsas på att skyndsamt slutföra en utvärdering av olika färjealternativ – i trafik från Ystad, Trelleborg och Malmö – parallellt med en tågtunnel Helsingborg–Helsingör.

Även i motion 1983/84:1809 (c) motsätter man sig tanken på en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Vad som enligt motionärerna i första hand krävs är en satsning på täta, bekväma och snabba färjeförbindelser mellan Malmö och Köpenhamn.

I motion 1983/84:2116 (m) framhålls bl. a. att det primära målet från näringslivssynpunkt rimligtvis varken är bro eller tunnel utan goda förbindelser med Danmark och kontinenten. Om detta krav kan tillgodoses med utbyggda och förbättrade färjeförbindelser är det alternativet på många sätt bättre – säger motionärerna – eftersom det till stora delar är tillgängligt omedelbart.

I motion 1983/84:2428 (m) framhålls att en fortsatt utredning om fasta förbindelser över Öresund – om en sådan skulle befinnas nödvändig – bör komma till stånd snarast möjligt och bedrivas skyndsamt. Vidare betonas att

regeringen snarast bör samråda med den danska regeringen för att finna en lösning på frågan om fasta förbindelser över Öresund.

I motion 1983/84:2509 (m) framhålls att rapporten (Ds K 1983:2) Öresundsförbindelser, översyn 1983, visar att både en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör och en bro mellan Malmö och Köpenhamn för bil- och tågtrafik kommer att bli samhällsekonomiskt lönsamma. Enligt motionärerna bör rapporten skyndsamt övervägas inom kommunikationsdepartementet och riksdagen därefter göra ett slutligt ställningstagande. En eventuell fast förbindelse bör vidare enligt motionärerna finansieras på den öppna marknaden och genom avgifter.

Utskottet

Inledning

Utskottet har i det föregående lämnat en kortfattad redogörelse för det huvudsakliga innehållet i motionerna. I anslutning härtill konstaterar utskottet att alla motionsyrkandena väcktes under den allmänna motionstiden under 1983/84 års riksmöte, dvs. före sådana uttalanden och åtgärder av betydelse för Öresundsförbindelserna m. m. som utskottet – efter en redogörelse för frågans behandling t. o. m. 1982/83 års riksmöte – i det följande kommer att redovisa.

Frågans behandling t. o. m. 1982/83 års riksmöte

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 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 1975/76:38).

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 1980/81:261).

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.

Utvecklingen efter 1982/83 års riksmöte samt härav föranledda slutsatser

I ett svar på en interpellation den 23 januari 1984 erinrade kommunikationsministern att han hösten 1982 hade uppdragit åt en sakkunnig att se över beslutsunderlaget när det gäller fasta förbindelser över Öresund. Arbetet, som innebar en översyn av Öresundsdelegationens betänkande från år 1978 (SOU 1978:18), hade nyligen redovisats i en rapport (Ds K 1983:2) Öresundsförbindelser, översyn 1983. Rapporten skulle – meddelade kommunikationsministern – kompletteras med en särskild studie av vissa både regionala och nationella näringslivs- och sysselsättningseffekter som har samband med tillkomsten av fasta förbindelser. Ministern sade vidare bl. a. att han i och för sig var beredd att pröva alternativa finansieringsformer för en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Den 2 mars 1984, vid Nordiska rådets möte i Stockholm, upplyste den danske trafikministern och den svenske kommunikationsministern att de hade kommit överens om att överläggningar om fasta förbindelser över Öresund snarast borde komma i gång. Vidare upplystes att man från dansk sida inte kunde ta slutlig ställning till frågan förrän det danska folketinget hade fattat ett positivt beslut om en fast förbindelse över Stora Bält.

I ett interpellations- och frågesvar den 21 maj 1984 meddelade kommunikationsministern att överläggningarna med Danmark skulle avse dels en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör, dels en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenham. Hans ambition var att arbetet skulle bedrivas så snabbt att förslag till en överenskommelse om fasta förbindelser skulle kunna läggas fram under innevarande mandatperiod.

I sitt svar redogjorde kommunikationsministern vidare för innehållet i överläggningar som han hade haft med sin danske kollega i samband med Nordiska rådets möte i Stockholm och för vad som därefter hade förekommit av betydelse för Öresundsförbindelserna. Vid överläggningarna hade ministrarna – förutom förbindelserna mellan Helsingborg och Helsingör samt mellan Malmö och Köpenhamn – också i övrigt diskuterat det gemensamma

intresset av att upprätthålla och vidareutveckla goda kommunikationer mellan Sverige och Danmark och med kontinenten. Det hade därvid konstaterats att, bortsett från den eventuella tillkomsten av fasta förbindelser, kapacitetsförhållandena m. m. i den nuvarande 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. Både vad gäller färjetrafiken och vad gäller flygbåttrafiken hade numera – upplyste kommunikationsministern vidare i sitt svar – avtal arbetats fram mellan berörda järnvägsförvaltningar och bolag om den framtida gods- och persontrafikförsörjningen i Öresund. Avtalen innebar – beträffande tågfärjetrafiken – att en ny förbindelse inrättas fr. o. m. juni 1986 mellan Helsingborg och Köpenhamn. All spårbunden trafik över de hittillsvarande förbindelserna Helsingborg–Helsingör och Malmö–Köpenhamn flyttas över till den nya förbindelsen när förutsättningarna därför föreligger i kvalitativa och kvantitativa hänseenden. Avtalen innebar vidare – beträffande flygbåtförbindelserna – att trafiken helt övertas av den danska järnvägsförvaltningen – såväl ekonomiskt som ur alla andra aspekter. Kommunikationsministern underströk att han hade underrättat sin danske kollega att han fäster stort avseende vid den svenska industrins behov av snabba och effektiva transporter och att det är nödvändigt att samtliga frågor som långsiktigt berör den framtida godstrafiken på Danmark och kontinenten kan lösas i ett sammanhang. Detta vore en väsentlig förutsättning för ett svenskt engagemang i kommande satsningar för trafiken över Öresund.

Den 24 maj 1984 antog riksdagen lagen (1984:283) med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö (prop. 1983/84:173, TU 1983/84:31, rskr 1983/84:335). SAS bedriver sedan mitten av juni 1984 trafik med svävare för befordran av flygpassagerare och bagage mellan Malmö och Kastrups flygplats i Köpenhamn. Genom lagen ges bl. a. möjligheter att genomföra säkerhetskontroller vid terminalen.

Den 20 juni 1984 beslöt regeringen att för överläggningarna med Danmark tillsätta 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 skall under delegationernas ledning tas fram av arbetsgrupper och omfatta en ny gemensam genomgång av vissa tekniska, ekonomiska, finansiella och miljömässiga frågor. Arbetet bör enligt direktiven bedrivas skyndsamt med sikte på att ett förslag till regeringsöverenskommelse skall föreligga vid halvårsskiftet 1985. I direktiven återfinns också en redogörelse som i vissa avseenden kompletterar det interpellations- och frågesvar som kommunikationsministern gav den 21 maj 1984. Sålunda framhålls bl. a. att man vid överläggningarna i samband med Nordiska rådets möte i Stockholm från dansk sida hade erinrat om att en förutsättning för att ingå avtal om fasta Öresundsförbindelser är att det dessförinnan har fattats beslut om fasta

förbindelser över Stora Bält. Samtidigt hade understrukits att avsikten är att man i Danmark skall ta slutlig ställning till denna fråga under år 1985.

I direktiven återfinns vidare vissa kompletterande upplysningar beträffande det av kommunikationsministern den 21 maj nämnda avtalet om tågfärjetrafiken.

Som framgår av utskottets sålunda lämnade redogörelse har – sedan motionerna väcktes – flera åtgärder vidtagits för att förbättra Öresundsförbindelserna. Med hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av de pågående svensk-danska överläggningarna om fasta förbindelser över Öresund m. m. bör motionsyrkandena enligt utskottets mening lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *åtgärder för att förbättra förbindelserna över Öresund*
   att riksdagen
   a. lämnar motion 1983/84:1096 (fp) yrkande 2 utan åtgärd,
   b. lämnar motion 1983/84:2116 (m) yrkande 5 utan åtgärd,
   c. lämnar motion 1983/84:2509 (m) yrkande 20 utan åtgärd,
2. beträffande *järnvägs- och tågfärjeförbindelser*
   att riksdagen
   a. lämnar motion 1983/84:1800 (c) utan åtgärd,
   b. lämnar motion 1983/84:2116 (m) yrkande 7 utan åtgärd,
3. beträffande *färjeförbindelser mellan Malmö och Köpenhamn*
   att riksdagen lämnar motion 1983/84:1809 (c) utan åtgärd,
4. beträffande *fortsatt utredning om fasta förbindelser över Öresund m. m.*
   att riksdagen lämnar motion 1983/84:2428 (m) utan åtgärd,
5. beträffande *finansiering av fasta förbindelser över Öresund*
   att riksdagen lämnar motion 1983/84:2509 (m) yrkande 21 utan åtgärd.

Stockholm den 8 november 1984

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Sören Lekberg (s), Ingrid Andersson (s), Lisbet Calner (s) och Per-Ola Eriksson (c).

minab/gotab Stockholm 1984 79227