Trafikutskottets betänkande 1989/90:TU5

Öresundsförbindelserna

1989/90
TU5

Sammanfattning

I betänkandet behandlas tio motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i januari 1989.

Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden bl.a. med hänvisning till att regeringens ställningstagande till Öresundsdelegationernas förslag och remissynpunkterna bör avvaktas. Utskottet utgår från att regeringen beaktar senare gjorda utredningar, t.ex. SJ:s färjeutredning.

I en gemensam reservation framhåller c, vpk och mp att riksdagen nu bör besluta att en Öresundsbro inte skall byggas. En parlamentarisk utredning bör enligt reservationen tillsättas som skall studera frågan om Sveriges kontinentförbindelser.

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

Fp-ledamöterna har till betänkandet fogat ett särskilt yttrande.

Motionerna

1988/89:T205 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.

1988/89:T206 av Ingbritt Irhammar och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas

3. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om möjligheterna av en fast järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

1988/89:T215 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

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

1988/89:T217 (delvis) av Ulla Tillander m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:Jo217 (c) anförts om kommunikationerna i Malmöhus län.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Jo217 (c).

1 *Riksdagen* 1989/1980. 15 *saml. Nr.* 5

1988/89:T220 av Håkan Hansson m.fl. (c) vari yrkas

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

1988/89:T225 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

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

1988/89:T255 av Marianne Samuelsson och Birger Schlaug (båda mp) vari yrkas

2. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att nya bilgenererande motorvägar och Öresundsbron inte bör byggas.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att förutsättningarna för en tunnel, endast för tågtrafik, mellan Malmö och Köpenhamn bör utredas.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1988/89:Jo965 (mp).

1988/89:T359 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

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

4. att riksdagen hos regeringen hemställer om att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att undersöka förutsättningarna för en borrad järnvägstunnel i enlighet med motionens förslag.

1988/89:T906 av Ulla Tillander m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färjeförbindelser i Öresund,

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

1988/89:T918 av Roy Ottosson och Gösta Lyngå (båda mp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk utredning tillsätts med direktiv enligt motionen,

2. att riksdagen beslutar att inte i något fall en fast bilförbindelse över Öresund skall upprättas.

Bakgrund

1984 års danska och svenska Öresundsdelegationer redovisade sommaren 1987 en gemensam rapport Fasta Öresundsförbindelser (SOU 1987:41). Den svenska delegationen redovisade dessutom vid detta tillfälle en särskild rapport Miljökonsekvenser av fasta Öresundsförbindelser (SOU 1987:42). Kommunikationsdepartementet har utarbetat en sammanställning av remissynpunkterna på de båda rapporterna (Ds 1988:39).

Enligt den förstnämnda rapporten skulle fasta förbindelser medföra stora trafikala och ekonomiska fördelar jämfört med fortsatt färjedrift. De trafikekonomiska och företagsekonomiska kalkyler som redovisas visar på god lönsamhet för såväl en kombinerad väg- och järnvägsför-

bindelse mellan Köpenhamn och Malmö som för alternativet med en vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö och en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

De trafikala bedömningarna talar enligt delegationerna entydigt 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 bli järnvägsanknuten både från dansk och svensk sida. Delegationerna anser det möjligt att åstadkomma oförändrad vattengenomströmning i Öresund och vidta kompenserande åtgärder för luftföroreningar och buller. Kostnaderna för en kombinerad förbindelse beräknas till ca 11 miljarder kronor i 1988 års priser.

Efter diskussioner mellan den danska och svenska regeringen beslutades i maj 1988 att Öresundsdelegationernas uppdrag skulle utvidgas (Dir. 1988:24). I första hand skulle alternativet med enbart en borrad tunnel för järnvägstrafik mellan Köpenhamn och Malmö studeras. Vidare skulle möjligheterna undersökas att utföra en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö i etapper — först en järnvägsförbindelse och senare en vägdel.

De kompletterande studierna redovisas i rapporten Fasta Öresundsförbindelser (SOU 1989:4). Delegationerna framhåller att vid en sammanfattande bedömning av i rapporten värderade förhållanden, nämligen trafikala, ekonomiska och miljömässiga, kan inte entydigt pekas på något av de undersökta alternativen som det bästa. Direkt kan dock enligt delegationerna slutsatsen dras att både den kombinerade väg- och järnvägsförbindelsen och alternativet med en borrad järnvägstunnel har klara fördelar i förhållande till en situation med fortsatt färjedrift. Delegationerna anser att den kombinerade förbindelsen är fördelaktigare från trafikekonomisk och trafikförsörjningssynpunkt medan en borrad järnvägstunnel är något fördelaktigare från miljösynpunkt. Kostnaderna för en borrad järnvägstunnel beräknas enligt delegationerna uppgå till ca 8,3 miljarder kronor i 1988 års priser.

En etapplösning av en kombinerad förbindelse är enligt delegationerna i de flesta avseenden mindre förmånlig än en utbyggnad av hela förbindelsen i ett sammanhang. En etapplösning, som beräknas bli 800 milj.kr. dyrare än ett byggande av förbindelsen på en gång, har dock den fördelen att den medför en spridning av anläggningsarbetena.

Rapporten SOU 1989:4 har remissbehandlats. Remissynpunkterna har sammanställts av kommunikationsdepartementet i promemorian Ds 1989:54.

Utskottet

Utskottet behandlar i det följande tio motioner, som väcktes under den allmänna motionstiden i januari 1989, i vilka frågan om fasta förbindelser över Öresund tas upp.

I motion T225 (m) framhålls att etablerandet av en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn är en fråga av nationellt intresse,

eftersom en mycket stor del av allt gods till och från Sverige går över Öresund. Enligt motionärerna bör en kombinerad förbindelse för både väg- och järnvägstrafik byggas som kan finansieras på den öppna lånemarknaden och beläggas med brukaravgifter. De miljöproblem som vägtrafiken orsakar kan bl.a. lösas genom att bygga fler förbifarter som ger en jämnare trafikrytm och därmed minskade utsläpp av avgaser. Det svenska vägnätet omfattar i dag ca 420 000 km. En fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö kommer att öka detta vägnät med ca 0,004 %. Motionärerna anser att det borde ha varit möjligt att fatta beslut i sakfrågan på grundval av det utredningsarbete som Öresundsdelegationerna genomfört. Enligt motionen kan alternativen med en borrad järnvägstunnel och en kombinerad förbindelse byggd i etapper uteslutas omedelbart, eftersom snabba förbindelser måste innebära satsningar på både väg- och järnvägstransporter. Riksdagen bör föreläggas förslag till beslut under år 1989.

I motion T205 (m) framhålls att en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse bör byggas mellan Malmö- och Köpenhamnsområdena. Ambitionen bör vara att projektet blir klart vid mitten av 1990-talet. En fast förbindelse måste också omfatta spårbunden trafik som medför förbättringar av miljön. Motionärerna påpekar också att avgasreningen kommer att omfatta allt fler bilar och på sikt också dieseldrivna fordon.

I motion T215 (c) framhålls att centern för sin del tidigare klart avvisat förslag om en bro över Öresund. Miljöpåverkan vad gäller såväl utsläpp från trafiken som ingrepp i landskapet skulle bli helt oacceptabla. Broförslaget innebär också enligt motionärerna att man för lång tid bygger fast sig i trafiklösningar som medför en ökad bilism på bekostnad av andra mer energi- och miljövänliga trafiklösningar. Motionärerna anser att det fortsatta utrednings- och förhandlingsarbetet om en fast förbindelse helt bör inriktas på alternativ med en borrad järnvägstunnel.

Även i motionerna T220 (c) och T906 (c) anförs att en fast broförbindelse över Öresund inte bör komma i fråga. I båda motionerna framhålls färjetrafikens betydelse och att en borrad järnvägstunnel mellan Malmö och Köpenhamn bör övervägas. Det senare kravet framförs också i motion T217 (c).

I motion T206 (c) yrkas att regeringen låter utreda möjligheterna av en fast järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Därvid bör en miljökonsekvensbeskrivning göras för att utröna om det är klokt av miljöskäl att konstruera en sådan förbindelse.

I motion T359 (vpk) framhålls att det är klart utsagt från regering och riksdagsmajoritet att Sveriges vägtransportsystem skall flätas samman med EG:s. Öresundsbroplanerna passar som hand i handske med EG-politiken. Motionärerna yrkar att planerna på en Öresundsbro avbryts samt att detta beslut av riksdagen skall gälla för överskådlig tid. De begär vidare att en parlamentarisk kommission tillsätts med uppdrag att utreda förutsättningarna för en borrad järnvägstunnel under Öresund och att utredningen förutsättningslöst granskar alla samhällseffekter av en sådan tunnel.

I motion T918 (mp) yrkas att en parlamentarisk utredning tillsätts som skall analysera olika effekter av fasta förbindelser över Öresund. Utredningen skall analysera miljöeffekter av ökad trafik, däribland utsläpp av kväveoxider, giftiga gaser och koldioxid. Den skall värdera de regionala effekterna av fasta förbindelser bl.a. mot bakgrund av att Öresundsregionen är ett industriellt överhettat område. Utredningen skall också överväga vilka effekter som olika fasta förbindelser får på bilismen, järnvägstrafiken och flygtrafiken. Motionärerna yrkar vidare att riksdagen skall besluta att inte i något fall en fast bilförbindelse över Öresund skall upprättas.

I motion T255 (mp) yrkas också att riksdagen beslutar att någon Öresundsbro inte skall byggas samt att förutsättningarna för en tunnel, endast för tågtrafik, utreds.

Som framgår av den tidigare framställningen har de danska och svenska Öresundsdelegationerna åren 1987 och 1989 redovisat två rapporter om fasta förbindelser över Öresund. Den förstnämnda rapporten behandlar främst en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. Den sistnämnda rapporten behandlar en borrad järnvägstunnel mellan Köpenhamn och Malmö samt möjligheterna att utföra den kombinerade förbindelsen i etapper — först järnvägsförbindelsen och därefter vägförbindelsen.

Remissbehandlingen av de båda rapporterna är klar. Många av remissinstanserna redovisar klara ställningstaganden för eller emot en kombinerad förbindelse eller en borrad järnvägstunnel. De som är emot en bilförbindelse eller för en borrad järnvägstunnel anför i första hand miljöskäl som grund för sina ställningstaganden. Endast ett fåtal remissinstanser förordar att den kombinerade förbindelsen skall byggas i etapper.

I flera av motionerna behandlas färjeförbindelserna över Öresund och till kontinenten. Det framhålls bl.a. att tidsvinsterna och de ekonomiska fördelarna av fasta förbindelser via Danmark spelar en alltmer underordnad roll i förhållande till direkttrafiken med färjor (motion T220 (c)). Det framförs även farhågor för att det väl utbyggda nätet av färjelinjer allvarligt skulle hotas om en bro byggs (motion T906 (c)).

SJ har i en färjeutredning av den 28 juni 1989 undersökt hur SJ skall etablera attraktiva och kostnadseffektiva godstransporter till den svenska industrins marknad i Västeuropa. I den nyligen framlagda utredningen om fasta Öresundsförbindelser mellan Köpenhamn och Malmö (SOU 1989:4) har hänsyn ej kunnat tas till denna utredning. Enligt färjeutredningen medför ökningen av järnvägsgodset till Västeuropa att etablerandet av en ny storfärjeled är nödvändig eftersom de existerande färjelederna inom några år har nått kapacitetstaket. Utredningen föreslår att en ny färjeled etableras på rutten Skåne—Travemünde. Aktuella hamnar i Skåne är Malmö och Trelleborg. Målet är att en etablerad förbindelse med stora tåg- och bilfärjor skall vara i drift år 1994. En förprojektering, som beräknas vara klar före 1989 års utgång, pågår för närvarande.

SJ har vidare i sitt remissyttrande med anledning av Öresundsdelegationernas senaste rapport framhållit att om en fast förbindelse byggs så är SJ inte berett att betala mer för transporten genom Danmark än vad transporten med högeffektiva färjor kostar. Konsekvensen av detta är att SJ endast kan stå för en liten del av kostnaden för en fast förbindelse. SJ anser vidare att en eventuell fast Öresundsförbindelse bör följas av en fast förbindelse mellan Rödby och Puttgarden samt att stora investeringar behöver göras både i Danmark och Västtyskland för att öka kapaciteten på järnvägarna om det svenska godset i avsevärd grad skall transiteras via Danmark.

Sveriges förbindelser med kontinenten är enligt utskottets mening en fråga av yttersta vikt. Effektiva förbindelser är av avgörande betydelse för vår industris konkurrenskraft liksom för möjligheterna till snabba personkontakter. Vid de överväganden som regeringen för närvarande gör med anledning av Öresundsdelegationernas rapporter om fasta förbindelser måste en noggrann bedömning göras av för- och nackdelar med olika förbindelser. Det gäller såväl alternativ med enbart färjetrafik som olika slag av fasta förbindelser. Eftersom trafiken svarar för en väsentlig del av de totala luftföroreningarna i Danmark och Sverige är det enligt utskottets mening särskilt viktigt att undersöka miljöeffekterna. Vattenströmningen mellan Öresund och Östersjön är också en viktig miljöfråga som måste undersökas i detta sammanhang.I stort sett samtliga remissinstanser anger att miljöfrågorna måste få en tillfredsställande lösning innan ett slutligt beslut fattas.

Utskottet förutsätter vidare att regeringen beaktar de utredningar som gjorts efter det att Öresundsdelegationernas rapporter färdigställts, t.ex. SJ:s färjeutredning.

Som redovisats ovan avser SJ under början och mitten av 1990-talet att etablera en färjeled mellan Skåne och Västtyskland med stora bil- och tågfärjor. Därmed kommer enligt SJ färjetrafiken att kunna tillgodose industrins transportbehov till kontinenten såväl beträffande kvalitet som kapacitet. SJ har vidare framhållit att om en fast järnvägsförbindelse byggs över Öresund är det nödvändigt att också göra stora investeringar i Danmark och Västtyskland för att öka kapaciteten och höja standarden på järnvägarna. Därmed kan framkomligheten förbättras.

Utskottet anser att regeringens ställningstagande till Öresundsdelegationernas förslag, remissinstansernas synpunkter och senare gjorda utredningar bör avvaktas. Regeringen måste självfallet också ta kontakt med den danska regeringen. Även västtyska synpunkter behöver vägas in. I avvaktan på resultatet av regeringens överväganden avstyrker utskottet samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

Hemställan

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T205 yrkande 1, 1988/89:T206 yrkande 3, 1988/89:T215 yrkande 4, 1988/89:T217 i denna del, 1988/89:T220 yrkande 2, 1988/89:T225 yrkande 19, 1988/89:T255 yrkandena 2 i denna del och 3, 1988/89:T359 yrkandena 3 i denna del och 4, 1988/89:T906 samt 1988/89:T918.

res. 1 (c,vpk,mp)
res. 2 (m)

Stockholm den 7 november 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c) Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m) och Karin Starrin (c).

Reservationer

1. Öresundsförbindelserna

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Karin Starrin (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Sveriges förbindelser" och slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att en Öresundsbro inte kan accepteras av miljöskäl. Miljöpåverkan vad gäller såväl utsläpp från trafiken som ingrepp i landskapet och i vattenmiljön skulle bli helt oacceptabla. Trafiken svarar för en betydande del av luftföroreningarna. Det krävs enligt utskottets mening handlingskraft och snabba beslut för att begränsa de miljöfarliga utsläppen. *Riksdagen bör därför nu slå fast att en bro över Öresund inte skall byggas.*

Utskottet anser att frågan om Sveriges kontinentförbindelser bör prövas och belysas mer allsidigt än vad som hittills skett. Inriktningen bör därvid vara att så långt möjligt föra över biltransporter till mer miljövänliga trafikslag såsom järnväg och sjöfart. Vidare måste arbetet med att utveckla färjorna till ett miljövänligt och modernt transportmedel påskyndas. Alternativet med en borrad järnvägstunnel måste studeras mer ingående än vad som hittills skett. Det bör bl.a. undersö-

kas huruvida anläggandet av en sådan tunnel skulle betyda ökad användning även för befintliga järnvägssträckor i vårt land. Det är vidare nödvändigt att mer ingående undersöka vilka regionala effekter en fast förbindelse ger upphov till, bl.a. mot bakgrund av att Öresundsregionen är ett industriellt överhettat område.

Enligt utskottets mening bör en parlamentarisk utredning tillsättas som får i uppdrag att belysa frågan om Sveriges kontinentförbindelser i enlighet med de riktlinjer som utskottet angivit.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T215 (c) T217 (c), T220 (c), T255 (mp), T359 (vpk), T906 (c) och T918 (mp) i allt väsentligt blir tillgodosedda i nu behandlade delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

> att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T215 yrkande 4, 1988/89:217 i denna del, 1988/89:T220 yrkande 2, 1988/89:T255 yrkandena 2 i denna del och 3, 1988/89:T359 yrkandena 3 i denna del och 4, 1988/89:T906 och 1988/89:T918 samt med avslag på motionerna 1988/89:T205 yrkande 1, 1988/89:T206 yrkande 3 och 1988/89:T225 yrkande 19 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om Öresundsförbindelserna.

2. Öresundsförbindelserna

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Sveriges förbindelser" och slutar med "behandlade motionsyrkanden" 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.

Såsom framhålls i motion T225 (m) har frågan om fasta förbindelser över Öresund debatterats i över ett sekel och utretts i flera decennier. Utskottet anser att ytterligare utredningar inte krävs. Riksdagen bör därför uttala att en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö bör byggas så snart som möjligt. Förslagen om en borrad järnvägstunnel och ett byggande av den kombinerade förbindelsen i etapper, först en järnvägsdel och sedan en vägdel, bör enligt utskottets mening inte komma i fråga. Snabba förbindelser till kontinenten måste innebära satsningar på både järnvägs- och vägtransporter.

Miljöfrågorna kan få en tillfredsställande lösning. Det har visats av den svenska Öresundsdelegationen i rapporten Miljökonsekvenser av fasta Öresundsförbindelser (SOU 1987:42). Utskottet vill vidare framhålla att en kombinerad förbindelse innebär satsning på spårbunden trafik, vilket medför förbättringar för miljön. Den katalytiska avgasreningen kommer också att verka i denna riktning.

Regeringen bör snarast ta upp överläggningar med den danska regeringen i syfte att nå en uppgörelse om fasta förbindelser över Öresund. Ett snabbt beslut är nödvändigt inte bara för att åstadkomma rationella 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.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T205 (m) och T225 (m) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T205 yrkande 1 och 1988/89:T225 yrkande 19 samt med avslag på motionerna 1988/89:T206 yrkande 3, 1988/89:T215 yrkande 4, 1988/89:T217 i denna del, 1988/89:T220 yrkande 2, 1988/89:T255 yrkandena 2 i denna del och 3, 1988/89:T359 yrkandena 3 i denna del och 4, 1988/89:T906 och 1988/89:T918 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om Öresundsförbindelserna.

Särskilt yttrande

Öresundsförbindelserna

Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl (båda fp) anför:

Vi anser att mycket talar för att en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse över Öresund bör byggas mellan Köpenhamn och Malmö. Ett sådant beslut måste emellertid förenas med stränga miljövillkor för vattenströmningen mellan Öresund och Östersjön och för biltrafiken. Som framgår av remissyttrandena behöver dessa frågor belysas ytterligare. Vi förutsätter att regeringen gör detta i samband med sina överväganden med anledning av Öresundsdelegationernas rapporter och remissinstansernas synpunkter.