

**[Trafikministeren]**

ske kort ridse op, hvad der er sket i denne sag, siden Storebæltsaftalen blev indgået i juni 1986.

Efter denne aftales indgåelse indledtes der drøftelser med den svenske regering, der førte til enighed om at lave supplerende undersøgelser af en kombineret forbindelse for vej og for bane mellem København og Malmø samt udbygge dokumentation for de miljømæssige konsekvenser af en fast forbindelse.

Interessen for disse supplerende undersøgelser skal ses på baggrund af flere forhold. Den danske debat om en fast Storebæltsforbindelse havde vist et behov for at have pålidelig dokumentation af de miljømæssige virkninger af en fast forbindelse.

Helsingør Kommune meddelte desuden, at de lokale miljømæssige problemer ved at indføre en fast forbindelse overskyggede de fordele, der i øvrigt måtte være lokalt ved en fast forbindelse.

Endvidere havde etableringen af DanLink fjernet jernbanegods på strækningen fra Helsingør til København. En fast jernbaneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg ville føre jernbanegods tilbage på denne strækning, endog i forøget omfang, og dermed mere end genskabe de miljømæssige problemer, som DanLink havde afhjulpet.

Endelig ville en kombineret forbindelse mellem København og Malmø give en banebetjening af Københavns Lufthavn.

Der var derfor fra dansk side mange gode grunde til at undersøge mulighederne for at flytte baneforbindelsen sydpå, hvor den tilmed ville kunne betjene en ganske omfattende lokal trafik, både internt i Danmark og mellem København og Malmø.

På den anden side af Sundet var der også stor interesse for at få vurderet konsekvenserne for havmiljøet og for miljøet på landjorden. Udvalgene afgav i sommeren 1987 rapport, og de pegede af trafikale og miljømæssige grunde på den kombinerede forbindelse mellem København og Malmø som den bedste løsning, også selv om de økonomiske vurderinger stadig talte svagt til fordel for løsningen en jernbaneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

På svensk side fik rapporten en blandet modtagelse. Det svenske socialdemokrati var splittet i spørgsmålet om en kombineret forbindelse eller en separat jernbaneforbindelse udformet

som en boret tunnel. En regeringsaftale kunne således ikke komme i stand. Fra svensk side blev spørgsmålet udskudt til efter det svenske socialdemokratis kongres og et efterfølgende rigsdagsvalg.

Den danske og den svenske trafikminister blev herefter enige om, at overvejelserne skulle fortsætte på embedsmandsniveau med en mere indgående vurdering af en boret, separat jernbaneforbindelse mellem København og Malmø samt en vurdering af den kombinerede forbindelse udført i etaper.

Udvalgene fremlagde rapport om de nye alternativer i foråret 1989. Konklusionen pegede ikke klart på hverken den kombinerede forbindelse eller den separate jernbaneforbindelse. Økonomiske forhold pegede på den kombinerede forbindelse, mens miljømæssige forhold pegede mere i retning af en separat jernbaneforbindelse.

Virksomhedsøkonomisk for jernbanerne mente DSB ikke, at man kunne udtale sig om den ene løsnings fordelagtighed frem for den anden, mens de svenske jernbaner skønnede, at en separat baneforbindelse næppe ville være rentabel. Det var dog en klar konklusion, at begge løsninger var samfundsøkonomisk mere fordelagtige end den fortsatte færgedrift. Ligeledes var det klart, at en etapemæssig udbygning af en kombineret forbindelse ikke kunne anbefales frem for en samtidig udbygning.

Ud over de forhold, der er omhandlet i rapporterne, kan projektet give anledning til andre virkninger. Det drejer sig bl.a. om de fordele, der er forbundet med, at en fast forbindelse i langt højere grad skaber mulighed for at få den samlede Ørestadsregion til at virke som ét sammenhængende erhvervs- og beskæftigelsesområde. Endvidere vil der være bedre muligheder for vidensudveksling og kulturelle tilbud på tværs af Sundet. I hvilken udstrækning og i hvilken takt sådanne fordele kan realiseres, er dog ganske usikkert.

Tilsvarende kan der være god grund til at nævne, at rapporternes beregninger er baseret på trafikanalyser, der efterhånden er en del år gamle. Prognoserne for trafikudviklingen må også betegnes som mere usikre end sædvanligt for trafikprognoser, idet der er tale om trafik mellem to lande, hvor trafikudvekslingen påvirkes af en række forhold, der ikke optræder i den nationale trafik.