

[Trafikministeren]

Videre vil jeg gerne understrege, at de nævnte rapporter er lavet i et fælles dansk-svensk samarbejde og betragter forbindelsen under en fælles dansk-svensk synsvinkel. Rapporterne indeholder således ikke en særlig fordeling af de økonomiske fordele og ulemper mellem henholdsvis Danmark og Sverige.

Som det sidste led i denne redegørelse for den senere udvikling i Øresundssagen skal jeg nævne, at jeg i forbindelse med Nordisk Råds session så sent som i november sidste år havde lejlighed til at drøfte sagen med min svenske kollega. Vi gav her hinanden en gensidig orientering om sagens status, og fra svensk side blev det fremhævet, at man ikke dér havde taget stilling i sagen endnu.

Det blev videre oplyst, at de svenske jernbaner mener, at godstrafik med jernbanerne kan føres meget billigt med superfærger direkte over Østersøen til Tyskland. De svenske jernbaner er derfor ikke tilbøjelige til at betale en særlig høj pris for at få jernbanegods over en Øresundsforbindelse til Tyskland og mener heller ikke, at en sådan forbindelse alene giver en bedre transportkvalitet end de direkte superfærger.

Også den svenske regering synes at stå bag disse synspunkter. Efter svensk opfattelse vil det for at gøre en jernbaneforbindelse over Øresund økonomisk attraktiv for de svenske baner være nødvendigt, at der bygges en kombineret vej- og jernbaneforbindelse, således at man gennem høje takster på overførslen af biler kan skabe forudsætning for en tilstrækkelig lav pris, der kan konkurrere med omkostningerne ved de direkte superfærger.

Skal kvaliteten af transporter gennem Danmark ligeledes være konkurrencedygtig, sikres dette igen efter svensk opfattelse bedst ved, at Øresundsforbindelsen suppleres med en fast forbindelse over Femer Bælt. Der lægges altså fra svensk side et vist pres på den danske regering for at få en samtidig etablering af en Øresundsforbindelse og en Femernforbindelse.

Jeg vil understrege, at DSB ikke deler de nævnte svenske opfattelser. Og jeg vil også gerne sige, at regeringen fortsat ønsker en trinvis udbygning af de faste forbindelser med en Øresundsforbindelse først og en Femernforbindelse til sidst. Det er der flere grunde til. Lad mig med svag stemmeføring nævne de øgede miljømæssige belastninger fra yderligere biltrafik

her i landet, lad mig nævne hensynet til udnyttelsen af Storebæltsforbindelsen, og lad mig også nævne hensynet til det jysk-fynske erhvervslevs betjening med godstogsforbindelserne.

Lad mig på baggrund af de mange undersøgelser og udtalelser, der foreligger, prøve at gøre situationen op, sådan som jeg ser den i dag.

For det første mener jeg, at det trods de nævnte usikkerheder ved beregningerne ligger klart, at med en fornuftig tilrettelæggelse af trafikafviklingen er en fast forbindelse over Øresund en samfundsmæssig – og deri er jeg altså ganske enig med ordføreren for forespørgerne – gevinst for Danmark og Sverige set under ét i forhold til den fortsatte drift af færger.

For det andet er der på begge sider af Sundet bred opbakning til, at en fast forbindelse skal være fuldt brugerbetalt.

For det tredje er der fortsat visse udestående spørgsmål. Det drejer sig bl.a. om de nærmere organisations- og finansieringsforhold samt tidsforløbet for en forbindelses etablering.

Det vigtigste udestående problem er imidlertid spørgsmålet om forbindelsens art. De foretagne undersøgelser peger som allerede nævnt ikke fuldstændigt entydigt på, om en kombineret forbindelse eller en separat jernbaneforbindelse er at foretrække.

Naturligvis kan man iværksætte yderligere undersøgelser til belysning af de nævnte løsningsmuligheder. Grundlaget for de trafikale vurderinger er som nævnt ganske gammelt, og man vil også kunne udbygge de miljømæssige undersøgelser. Jeg tror imidlertid ikke på, at man alene gennem undersøgelser kan komme frem til et entydigt svar på spørgsmålet om forbindelsens art.

De allerede foretagne undersøgelser har i hovedtræk afdækket de væsentligste elementer af problemstillingen. Økonomisk har den kombinerede vej- og baneforbindelse fordele, mens en boret banetunnel vil medføre de færreste miljøindgreb.

Med i en status over dagens situation hører, at rentabiliteten af en fast forbindelse er ganske afhængig af dispositioner, som foretages på svensk side. Jeg tænker her specielt på de svenske jernbaners planer om at indsætte direkte færger mellem Sverige og Tyskland. Disse planer kan forhindre en beslutning om en fast forbindelse og i særlig grad om en separat jernbaneforbindelse. Ikke mindst disse sidstnævnte