

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Spørgsmålet lyder:

»Kan ministeren bekræfte, at det nødvendige antal biler til, at Øresundsbroens motorvej kan brugerbetales, kun opnås ved, at Helsingør–Helsingborg-linjens trafik reduceres med $\frac{2}{3}$ i forhold til i dag, og vil ministeren forklare, hvordan man får alle de bilister til at vælge en længere og dyrere rute?«

Mit svar herpå er, at det er rigtigt, at det eksisterende undersøgelsesmateriale peger på, at en kombineret forbindelse mellem København og Malmø vil fjerne ca. 60 pct. af det antal personbiler, der ellers ville være ført over via Helsingør–Helsingborg, og ca. 40 pct. af det tilsvarende antal lastbiler og busser.

Denne overflyttede trafik fra Helsingør–Helsingborg-overfarten udgør dog kun ca. halvdel af personbiltrafikken og ca. $\frac{1}{4}$ af lastbil- og bustrafikken på en fast forbindelse. Når en del af færgetrafikken vælger at flytte til en broforbindelse, hænger det sammen med, at bilister på en fast forbindelse kan krydse Øresund på alle tider af døgnet uden ventetid og under næsten alle vejrforhold. Hertil kommer så de tidsbesparelser, de rejsende kan opnå.

Skønnet over, hvor stor en del af trafikanterne der flytter over på en fast forbindelse, er baseret på en samlet afvejning af de rejsendes tidsbesparelser og deres omkostninger ved at foretage rejsen, inklusive kørselsomkostninger.

Margrete Auken (SF):

Jeg takker ministeren for svaret. Min tillid til ministerens eller ministeriets regneevner rasler ned, for når jeg nu tager det svar, ministeren gav mig i sidste uge vedrørende antallet af biler, kan jeg se, at der i dag er 1,5 mio. biler, herunder privatbiler, og ifølge ministerens svar skal der i 1995 – hvis vi får den kombinerede forbindelse – være 600.000. Det er altså et voldsomere fald, end ministeren siger. I dag er der 350.000 lastbiler minus 70.000, og vi skal ned på 200.000, så det er også et ganske voldsomt fald.

Når ministeren siger, at man får alle disse biler til at køre – og det er altså en både længere og dyrere vej, der jo skal brugerbetales, den er 45 km længere – er det så natbilisterne, der skal klare denne stigning i trafikken? For mig bekendt er der – især med de vilkår, man forhåbentlig fastholder man vil give DSB og de sven-

ske jernbaner på Helsingør–Helsingborg-ruten – næsten ingen ventetid, der er fin kapacitet, det er billige ruter, de er hurtige, og man kan komme over også det meste af natten, kan jeg i øvrigt oplyse ministeren.

Ministeren regner altså med, at vi har en stor stigning på nattrafikken på Øresund og så under særlige vejrforhold. Er det hele baggrunden for den økonomiske beregning af rentabiliteten på vestbroen, jeg her har fået af ministeren? Hvis det er tilfældet, lyder det, som om det virkeligt er en succes, man er ved at forberede.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

De oplysninger, som vi har givet, er selvfølgelig på baggrund af en metode, som vi anvender, når vi laver statistik og prøver på at skue ud i fremtiden, og endnu har vi ingen beviser for, at denne metode ikke skulle være den rigtige. Vi har arbejdet stærkt med disse problemer.

Jeg forstod, at der var et enkelt spørgsmål, om det i særlig grad drejede sig om natbilister. Med den givne baggrund vil jeg selvfølgelig undersøge det og give fru Margrete Auken et rimeligt svar herpå.

Margrete Auken (SF):

Jeg takker ministeren for svaret, og jeg er selvfølgelig meget opmuntret af, at man sandelig har statistiske beregninger, som gør, at man af 1,5 mio. får 600.000 til ikke engang at blive halvdelen – eller måske lige godt halvdelen, lige omkring 300.000 – så får man det et godt stykke længere ned – 350.000 – i forhold til det tal, man står med nu. Det synes jeg er flot.

Men jeg vil da godt spørge ministeren, om der ikke foreligger andre beregninger end dem, jeg her har fået præsenteret, bag den meget store økonomiske succes, som en vejbro over Øresund efter sigende skulle være, så stor en succes, at man endda ikke engang her behøver at lægge halvdelen af udgifterne over på jernbanen, men kan nøjes med at lade den betale de marginale udgifter, og det regner man med – og det sidste er det vigtigste for mig – skal foregå helt ad frivillig vej, og at man ikke drømmer om at begrænse jernbaneselskabernes transportmuligheder oppe i H–H-linjen. Det sidste er selvfølgelig det vigtigste af de spørgsmål, jeg her har stillet, så vi ikke tvinger en omvejskørsel igennem.