

[Trafikministeren]

sundsforbindelsen blokerer for vandgennemstrømningen. Det er altså en kendsgerning, at et anlæg som det, der er aftalt og projekteret, kan lade sig etablere under hensyn til miljøet.

Det helt centrale spørgsmål i de økonomiske forudsætninger i anlægsloven er, at forbindelsen fuldt ud skal betales af brugerne. Det vil naturligvis afhænge af den samlede anlægsudgift, af betalingernes størrelse og endelig af realrenten, men selskabernes budgetter viser, at det er realistisk, at anlægget fuldt ud kan tilbagebetales gennem brugerbetaling. Det har hele tiden været klart, at der knytter sig en ikke ringe usikkerhed til både udgiftssiden og indtægtssiden i et sådant projekt som den faste forbindelse over Øresund. Det skal jeg ikke skjule, og det har jeg ikke skjult; i øvrigt er det naturligt, at et projekt af dette omfang vil have usikkerhed knyttet til sig.

Jeg kan konstatere, at nogle af ordførerne reelt ikke vil acceptere, at der er en sådan usikkerhed. De kræver nærmest, at man beviser, at alle de økonomiske forudsætninger og skøn vil holde; specielt har hr. Gade formuleret det i et spørgsmål til mig under debatten, men jeg må sige, at det ikke er mange af de spørgsmål, som er rejst her, der ikke også tidligere har været diskuteret.

Jeg må sige til hr. Gade, at de forudsætninger, som indgår i redegørelsen, er en sammenkrivning af de forudsætninger, der er i bemærkningerne til anlægsloven. På side 11 nævnes, at vurderinger af et så stort anlæg som Øresundsforbindelsen er forbundet med nogen usikkerhed, og at erfaringerne viser, at markedsforholdene inden for entreprenørbranchen har en stor indvirkning på prisdannelsen. Med hensyn til trafikken og trafikprognoser fastslås det, at der også dér er tale om en betydelig usikkerhed, fordi det er vanskeligt at prognosticere de fremtidige trafikudviklinger.

Vedrørende betalingen, hvor udgangspunktet er billetprisen fra Helsingør til Helsingborg, som er opgjort til en gennemsnitspris i anlægslovens bemærkninger, der giver et rundt tal på 150 mio. kr., konkluderer man, at med de nævnte forudsætninger om trafikomfang, takster, anlægsudgifter samt driftsindtægter vil anlægget kunne afskrives på mindre end 30 år.

Jeg vil gerne understrege over for hr. Gade, at de forbehold og den usikkerhed, der tilkendegives for så vidt angår takst, anlæg, forrent-

ning osv., også til fulde indgår i anlægslovens bemærkninger, hvor konklusionen er, at under de forudsætninger er det muligt at opretholde en tilbagebetaling på ca. 30 år.

Det er præcis de samme forudsætninger, som indgår i selskabernes budgetter. Derfor er der god grund til at notere sig, som det er gjort i redegørelsen, at disse budgetter ligger inden for de forudsætninger, der var ved anlægslovens vedtagelse.

Med hensyn til realrenten er der også her tale om, at den er inden for anlægslovens rammer, idet der forudsættes 4-5 pct. i realrente.

Til diskussionen om trafikken i øvrigt vil jeg sige, at der er ingen tvivl om, at broen vil få både lokal, regional og international betydning. Specielt på jernbaneanrådet tror jeg at den vil få en international betydning, og på vejdelene vil den også få en betydelig lokal og regional betydning.

Jeg er selvfølgelig bekendt med, bl.a. fordi hr. Gade tidligere har stillet spørgsmål om det, ligesom det også er fremdraget i debatten i dag af Det Radikale Venstre, at der i øjeblikket er en midlertidig afmatning af trafikken på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Den er i øvrigt på vej op igen, men jeg vil gerne understrege, at ingen – formentlig heller ikke hr. Gade – vil kunne anlægge en så kortsigtet prognose på et anlæg af den størrelse, som der er tale om imellem Helsingør og Helsingborg, hvor trafikken bestemt er præget af en diskontinuitet, en rentenedsættelse osv.

DSB's betaling har også været inddraget i debatten. Jeg finder, at det er rimeligt at fastholde de 150 mio. kr. i aftalen mellem Danmark og Sverige for kyst til kyst-anlægget; for landanlæggene er det forudsat, at DSB skal betale en afgift svarende til DSB's nettofordele ved anlæggets ibrugtagning. I begge tilfælde er der tale om faste beløb, der kan kalkuleres med, og det gør, at DSB kan øge sin brug af både kyst til kyst-forbindelsen og det danske landanlæg uden at skulle betale mere.

Det, jeg synes er interessant i forbindelse med diskussionen om DSB's, om jernbanernes, betaling til den faste forbindelse over Øresund, er, at hvis vi forsøgte at foretage den beregning, at DSB inden for en periode på 30 år skulle betale de faktiske anlægsudgifter, og vi indkalkulerede, at landanlæggene udgør 80 pct. – det er i overensstemmelse med de fakti-