

[Trafikministeren]

daværende radikale miljøminister, fru Lone Dybkjær, under dette arbejde ikke på sit partis vegne gav tilslutning til den kombinerede forbindelse. Omvendt afviste hun heller ikke den forbindelse, men gjorde et eventuelt aspekt eller en tilslutning betinget af, at en række forudsætninger kunne opfyldes.

På dette grundlag gik arbejdet med den videre behandling af sagen i gang.

Der blev af den daværende miljøminister og hendes embedsmænd fremsat forslag om gennemførelse af en lang række yderligere og til dels omfattende miljøundersøgelser i tillæg til de undersøgelser, der havde været gennemført tidligere.

Alle de ønskede undersøgelser blev igangsat og er gennemført i et i øvrigt særdeles godt samarbejde mellem Miljøministeriet og Trafikministeriet.

Resultatet af disse supplerende undersøgelser og tidligere undersøgelser foreligger nu i den for nylig offentliggjorte miljørapport og de meget omfattende baggrundsmaterialer for rapporten, som jo er lagt frem her i dette høje Ting.

Lad mig understrege, at miljørapporten på grundig måde belyser de problemer af miljømæssig karakter, som eksperterne nu har set. Rapporten indeholder ikke en stillingtagen til, hvilken løsning der skal vælges, men det har heller ikke været opgaven.

Det skal derimod tages stilling til i forbindelse med den senere udarbejdelse og behandling af lovforslaget vedrørende den faste forbindelse. Det foreliggende udkast til aftale med Sverige sikrer da også i fuldt omfang det nødvendige spillerum for den senere miljømæssige undersøgelse og bearbejdning af projektet.

Selv om der således ikke i rapporten er taget stilling til, hvilken løsning der konkret skal vælges i relation til de konkrete miljøspørgsmål, står dog én ting klart, nemlig at der findes fuldt forsvarlige løsninger på miljøproblemerne.

Det er det, vi på indeværende tidspunkt som politikere har haft behov for at vide for at kunne træffe den principielle beslutning om den kombinerede forbindelse og indgå en aftale med svenskerne.

Lad mig derefter vende mig til spørgsmålet om økonomien. Dette spørgsmål har nemlig også i høj grad noget at gøre med valget mellem

en kombineret forbindelse og en boret jernbanetunnelløsning.

Udgangspunktet med hensyn til økonomien er – ligesom ved Storebælt – at forbindelsen skal betales fuldt ud af brugerne, altså ikke af statskassen. Herom har der steds været fuld dansk-svensk enighed.

Nu er forholdet kort fortalt det, at en boret jernbanetunnel fra kyst til kyst vil koste mindst 8,5 mia. kr. Dertil kommer tilslutningsanlæg for baner på begge sider af Sundet i samme omfang som ved den kombinerede forbindelse, på dansk side ca. 2,5 mia. kr., muligvis noget mere, idet man fra den borede tunnel skal have en større opgang, og den er ikke beregnet.

De to jernbaneselskaber DSB og SJ har ikke nogen mulighed for tilnærmelsesvis at kunne forrente og afdrage en ren jernbaneforbindelse af de merindtægter, som banerne ville få. Det er tilfældet, uanset hvordan man foretager beregningen. Der ville altså kun være de to statskasser til at dække de manglende beløb, og det er der som nævnt ingen der vil, hverken i den svenske eller i den danske regering.

Lad mig tilføje, at tænkte man sig en sådan forbindelse tillige udformet som en biltogsløsning, skal der til de nævnte omkostninger lægges et meget stort beløb til terminaler og rullende materiel. Dette kan anslås til ikke under 2,5 mia. kr., men beløbet kan blive væsentlig større. Og banerne kunne stadig ikke betale hele gildet af merindtægten.

I sammenligning hermed koster den kombinerede forbindelse fra kyst til kyst-strækningen ca. 12 mia. kr. Dertil kommer tilslutningsanlæggene i de to lande.

En ren motorvejsforbindelse vil koste ca. 8 mia. kr.

Det vil med andre ord sige, at ved den kombinerede forbindelse udgør marginalomkostningerne ved at have jernbanerne med fra kyst til kyst ca. 4 mia. kr. Dertil kommer de nævnte 2,5 mia. kr. til jernbaneanlæggene på dansk side.

Tallet på 4 mia. kr. skal altså holdes op imod tallet på ca. 8,5 mia. kr. for den borede jernbanetunnel. Begge dele fra kyst til kyst.

Jeg tror derfor, at alle, der vil se kendsgerningerne i øjnene, kan se, at den eneste realistiske økonomiske mulighed for at etablere en jernbaneforbindelse til en pris, jernbaneselskaberne kan betale uden kæmpetilskud, er den kombi-