

[Trafikministeren]

nerede forbindelse, hvor den største del af anlægget betales af biltrafikken.

Biltrafikken skal betale afgifter på et niveau, der svarer til færgetaksterne på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Dette princip svarer ganske til det, vi har fastlagt for Storebæltsforbindelsen. Det er muligt, at man med lavere bilafgifter kunne få endnu flere penge i kassen, men fra dansk side lægger vi vægt på, at bilafgifterne lægges på dette høje niveau. Vi ønsker nemlig ikke – i skærende modstrid med, hvad man skyder os i skoene – en uhæmmet biltrafik mellem København og Malmø og i transit gennem Danmark. Vi ønsker tværtimod, at jernbanen skal kunne tage den størst mulige del af trafikken, og vi ser den kombinerede forbindelse som en stærk og effektiv støtte til den kollektive trafik. Samtidig lukker vi ikke øjnene for, at bilerne er her, at de bliver her, og at der kan og skal styres gennem afgifter, så den kollektive, alternative trafik kan vinde frem.

Under disse forudsætninger har jeg forhandlet med svenskerne, og der har været mange gode udvekslinger af oplysninger, hvor den danske og den svenske regering har været enige, også i miljøundersøgelserne. Derfor er det en glæde for mig her i dag at kunne besvare spørgsmålet om, hvorledes går det med forhandlingerne.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Jeg skal starte med at takke trafikministeren for redegørelsen og svaret på Socialdemokratiets forespørgsel. Vi har rejst denne forespørgsel, netop fordi vi ønskede en debat nu og her i Folketinget om den faste forbindelse over Øresund. Vi har aldrig ønsket, at en beslutning om en fast forbindelse over Øresund skulle foretages i gedulghed.

Må jeg så sige, at det er jo ikke en sag, der lynhurtigt er startet op her i begyndelsen af 1991. Allerede i 1986, da vi indgik aftalen om den faste forbindelse over Storebælt, blev det indføjet i § 11 i denne aftale, at regeringen skulle indlede forhandlinger med den svenske regering om opførelsen af en fast forbindelse over Øresund.

Og hvad har vi så brugt tiden til siden da? Det skal jeg prøve at svare på her, og hvad andre partier i Folketinget har brugt tiden til, skal

jeg overhovedet ikke blande mig i. Men i perioden efter 1986 er der af svenske og danske embedsmænd udarbejdet Øresundsrapporter: 1987-rapporten og 1989-rapporten. De havde begge til mål at tilvejebringe et alsidigt, teknisk, økonomisk og miljømæssigt grundlag for en politisk beslutning om en fast forbindelse over Øresund.

Jeg skal her indskyde, at der forud har fundet en omfattende udredningsindsats sted, bl.a. i sidste halvdel af 1970'erne, som er nedfældet i beslutningen »Øresundsforbindelser« med tilhørende rapporter. Vi fik her den første rapport fra Øresundsudvalget, »Øresundsforbindelsen 1985«. Sidst har vi fået miljørapporten »Miljø Øresund 1991«. Jeg må sige, at vi på nuværende tidspunkt har det fornødne grundlag til at træffe den politiske beslutning om en fast forbindelse over Øresund.

Men hvad har vi så brugt tiden til i Socialdemokratiet? Vi har brugt tiden til en debat i vores medlemskreds om en kommende Øresundsforbindelse. Det gjorde vi i de første måneder af 1990. Denne debat var i øvrigt fuldt tilgængelig for den øvrige del af offentligheden. På baggrund af vor medlemsdebat og med udgangspunkt i Øresundsrapporterne traf vi i den socialdemokratiske hovedbestyrelse den 7. april 1990 beslutning om at opfordre Danmarks og Sveriges regeringer til snarest at indlede forhandlinger om en nærmere udformning af en fast forbindelse over Øresund.

Vi gør det ud fra en række fastlagte principper om bl.a. at styrke det kulturelle og økonomiske samarbejde mellem Danmark og Sverige og knytte Norden tættere til det øvrige Europa. Danmarks geografiske beliggenhed tilsiger, at vi kobler os på det øvrige Skandinavien og herved får en gunstig placering med det europæiske indre marked foran os og i relation til den udvikling, der er på vej i de østeuropæiske lande. En fast forbindelse over Øresund bliver således helt central for de kommende års udvikling i Danmark og ikke mindst i Øresundsregionen.

Vore beregninger, som vi har foretaget, viser – jeg kunne måske sige desværre – at en ren jernbaneforbindelse ikke er økonomisk bæredygtig, men at de økonomiske forudsætninger for en kombineret vej- og jernbaneforbindelse er særdeles gode, og det er også det, vi har tilsluttet os.