

[Kim Behnke]

### Begrundelse

En del af forudsætningerne for, at Storebæltsforbindelsen efter regeringens mening kan hænge sammen økonomisk, er, at der er budgetteret med en bestemt trafikmængde.

Denne budgetterede trafikmængde over Storebælt vil ganske givet blive påvirket af en forbindelse over Østersøen.

Det er fremgået af pressen, at regeringen også vil bygge en Østersøforbindelse. På den baggrund ønsker spørgeren at få et revideret budget for, hvor mange biler der kommer til at køre over Storebælt, når der også er en Østersøforbindelse som valgmulighed.

Svar (13/3 91):

**Trafikministeren (Ikast):**

Storebæltsforbindelsens økonomi vil alene blive påvirket marginalt af en fast Østersøforbindelse.

De foreliggende trafikprognoser viser, at vejtrafikken på Storebæltsforbindelsen er af helt overvejende national karakter, og der vil derfor kun blive tale om en meget beskednen overflytning af trafik.

For så vidt angår jernbanetrafikken skal DSB betale et fast årligt beløb for benyttelsen af Storebæltsforbindelsen, og forbindelsens økonomi er derfor uafhængig af jernbanetrafikkens omfang.

**Spm. nr. S 297**

Til trafikministeren (5/3 91) af:

**Kim Behnke (FP):**

»Vil ministeren oplyse, om regeringen i forbindelse med en eventuel etablering af en Øresunds- og Østersøforbindelse vil inddrage alternative finansieringsformer, som det f.eks. kendes fra konceptet fra Sydney Harbour-tunnelen i Australien?«

### Begrundelse

Sydney Harbour-tunnelen blev opført af et privat konsortium, men efter regeringens nøjagtige forskrifter.

Herved blev staten sparet for 435 mio. australske dollars.

Svar (13/3 91):

**Trafikministeren (Ikast):**

Der er under forhandlingerne med Sverige om en fast forbindelse over Øresund mellem Kastrup og Limhamn enighed om, at forbindelsen skal finansieres gennem opkrævning af afgifter for benyttelsen af forbindelsen. Den organisation, der er bygherre for forbindelsen, skal optage lån til finansiering af anlægskostningerne, og de to statskasser belastes således ikke af projektet.

For så vidt angår Østersøforbindelsen skal jeg oplyse, at spørgsmålet ikke er aktuelt, idet der ikke er indledt forhandlinger med Tyskland herom.

**Spm. nr. S 298**

Til trafikministeren (5/3 91) af:

**Kim Behnke (FP):**

»Vil ministeren oplyse, hvilke initiativer han har taget for at sikre privat finansiering af eventuelle kommende broforbindelser over Østersøen og Øresund?«

### Begrundelse

Såfremt der eksisterer muligheder for privat finansiering, forekommer det spørgeren unaturligt andet end at benytte sig af sådanne muligheder – specielt henset til den danske stats nuværende økonomiske tilstand.

Spørgeren er bekendt med, at statsminister Poul Schlüter i januar 1990 fik et tilbud fra Deutsche Bank om privat finansiering af Storebæltsforbindelsen, en eventuel Øresundsforbindelse og en eventuel Femernforbindelse (jf. artikel i dagbladet Information, »Deutsche Bank har et tilbud til Dem, hr. Schlüter«, den 18. januar 1990).

Svar (13/3 91):

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg henviser til besvarelsen af spørgsmål nr. S 297, hvori jeg har redegjort for finansieringen af en fast forbindelse over Øresund og samtidig har oplyst, at spørgsmålet i relation til Østersøforbindelsen ikke er aktuelt på indeværende tidspunkt.

**Spm. nr. S 300**

Til sundhedsministeren (5/3 91) af: