

**[Trafikministeren]**

større indgreb igennem Tårnby og vil betyde væsentlige fordyrelser af landanlægget i forhold til det i lovforslaget indeholdte anlæg.

Forudsættes det, at Tårnbymotorvejen, der i lovforslaget er vurderet at koste 0,6 mia. kr., kun føres til biltogsterminalen og ikke videre gennem Tårnby, vil dette naturligvis gøre anlægget mindre gennem Tårnby, men der vil næppe opnås større besparelser, fordi gennemførelsen af fjernbaneanlægget vil blive dyrere, når vej og bane ikke bygges samlet. Hertil kommer, at vejtrafikken fortsat skal benytte de eksisterende veje på Amager, således at der ikke kan opnås en reduktion af støjgenerne på Amager.

Forudsættes det, at en boret tunnel med nødvendig kapacitetsforøgelse i stedet videreføres helt til Vestamager, vil landanlægget blive i størrelsesordenen 6 mia. kr. dyrere end det i lovforslaget forudsatte anlæg. Hertil kommer, at stationen i Kastrup vil blive meget dybt liggende og derfor overordentlig vanskelig at etablere.

Som det fremgår, vil en biltogsløsning således være væsentlig dyrere end en kombineret forbindelse.

Der er ikke udarbejdet egentlige prognoser for trafikken med biltog. Trafikgrundlaget må dog alt andet lige blive mindre end den trafik, der forudses ved den kombinerede forbindelse. Når terminaltiderne tages i betragtning, vil turen med biltog tage længere tid for bilerne end at køre over selv på en vej. Færgeforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg vil derfor konkurrencemæssigt stå sig bedre over for en biltogsforbindelse end over for en kombineret forbindelse.

Casa regner da også med tre forskellige prognoser, heraf er de to lavere end prognosen for den kombinerede forbindelse, og den tredje svarer efter det oplyste stort set til denne.

Selv om der regnes med Casas høje prognose eller det samme som for den kombinerede forbindelse, hvilket må betragtes som meget højt, vil indtægterne ikke kunne forrente og afskrive en anlægssum på 18,0 mia. kr.

Kyst til kyst-anlægget vil således ikke kunne brugerfinansieres og da heller ikke kunne give et overskud, som kunne bidrage til finansieringen af landanlæggene. Hertil kommer, at også landanlæggene vil blive dyrere end forudsat i lovforslaget.

**Spm. nr. S 569**

Til trafikministeren (17/5 91) af:

**Gade (SF):**

»Kan ministeren bekræfte, at DSB vil få betydelige driftstab i forhold til det indtil nu oplyste i forbindelse med etableringen af den af regeringen foreslåede faste forbindelse over Øresund?«

**Begrundelse**

Ifølge oplysninger i informationsskriftet »Den faste forbindelse« vil DSB få betydelige driftstab i forbindelse med den planlagte løsning. Disse driftstab er der tilsyneladende ikke taget højde for, hvorfor det må formodes, at DSB's økonomi i projektet er betydelig ringere end hidtil oplyst.

*Svar* (28/5 91):

**Trafikministeren (Ikast):**

Spørgeren tager udgangspunkt i oplysningen i informationsskriftet »Den faste forbindelse« om, at DSB skulle tabe 200 mio. kr. på Helsingør-Helsingborg-overfarten som følge af den faste forbindelse over Øresund.

Jeg bemærker, at informationsbrevet baserer sig på en hovedrapport fra Center for Alternativ Samfundsanalyse, Casa, »Øresundsforbindelser, maj 1991«, hvori tallet kun er 145 mio. kr.

Hverken den første eller anden talangivelse kan jeg bekræfte.

Tallet er betydelig mindre og vil blive delvis opvejet af de driftsbesparelser, som reduktionen i trafikken også giver anledning til.

Nettoeffekten er vurderet til 100 mio. kr. og er naturligvis indgået i opgørelsen af Øresundsforbindelsens samlede økonomiske konsekvenser for DSB.

**Spm. nr. S 570**

Til trafikministeren (17/5 91) af:

**Gade (SF):**

»På hvilken måde støtter Danmark de miljørigtige synspunkter, som bl.a. den østrigske regering fremfører over for EF om at tvinge en meget større del af godsmængden på skinner?«