

- Øresundsbroen skal fremme jernbanetrafikken, og
- der skal tages hensyn til miljøet.

Der er her tale om krav eller målsætninger, som ikke er i indbyrdes harmoni. Heri ligger selvsagt et problem, som må løses.

De fastsatte takster på Øresundsforbindelsen tager således udgangspunkt i taksterne på færgeforbindelsen mellem Helsingør-Helsingborg. Den er imidlertid den dyreste færgeforbindelse i Norden set ud fra pris pr. færgenkilometer. Dette udgangspunkt er selvsagt ikke holdbart, hvis man ønsker, at Øresundsbroen skal føre til mere integration i Øresundsområdet.

Malmøs socialdemokratiske borgmester, Ilmar Reepalu, har flere gange givet udtryk for, at brotaksterne er alt for høje. I dagbladet Børsen den 11. februar 2000 er han således citeret for følgende: »Det kan ikke være rimeligt, at man investerer milliarder i en bro, som almindelige mennesker ikke har råd til at benytte. Jeg tror, at diskussionen om brotaksterne vil skabe et folkeligt pres, som vil resultere i betydeligt lavere brotakster.«

I stedet for at vente på det folkelige pres bør den nye trafikminister tage et hurtigt initiativ, der ikke blot imødekommer et folkeligt ønske, men som også imødekommer den sunde fornuft. Det er nemlig den danske regering, som nu sidder med nøglen til lavere brotakster og dermed også til Øresundsbroens succes.

Den svenske handelsminister og minister for nordiske anliggender, Leif Pagrotsky, har allerede erklæret sig parat til at ændre på de aftalte brotakster i nedadgående retning. Til dagbladet Børsen 11. februar 2000 påpeger ministeren, at den svenske regering ikke har problemer med at acceptere lavere brotakster, og at

der er rigelige muligheder inden for den rammeaftale, der er truffet i det fælles selskab Øresundskonsortiet, til at sænke brotaksterne: »Der er masser af muligheder for, at konsortiet kan optræde selvstændigt. Det er en tidligere konservativ regering med Kaj Ikast som trafikminister, der har besluttet den nuværende klausul. Den kan laves om.«

Med en strikt fastholdelse af de ovenfor anførte krav og målsætninger vedrørende Øresundsforbindelsen kan det umiddelbart forekomme svært at sænke brotaksterne tilstrækkelig meget til at sikre det overordnede mål om integration. Men som den svenske handelsminister, Leif Pagrotsky, siger, er der trods alt muligheder inden for den rammeaftale, som er indgået.

Den svenske handelsminister har selvfølgelig ret: Hvor der er en vilje, er der også en vej.

Den politiske forudsætning om brugerfinansiering af den faste Øresundsforbindelse kan godt respekteres, selv med væsentligt lavere brotakster. Det vil blot forlænge tilbagebetalingstiden. Med de nu fastsatte takster ventes Øresundsforbindelsen at være fuldt betalt om godt 30 år. Da bro- og tunnelforbindelsen imidlertid er bygget til at kunne holde i mindst 100 år, er der rigelig plads til at forlænge tilbagebetalingsperioden.

Det er en fatal misforståelse at tro, at fordi Storebæltsbroen er blevet en trafikal succes trods sine relativt høje brotakster, så vil Øresundsbroen også blive en succes med brotakster, som ligger tæt på Storebæltsbroens. Sådan er det ikke, idet de to broforbindelser som ovenfor anført er vidt forskellige.

## *Skriftlig fremsættelse*

**Frank Dahlgaard (UP):**

Jeg tillader mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om optimal udnyttelse af Øresundsbroen.*

(Beslutningsforslag nr. B 109).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.