

gældende forudsætninger, men de danske landanlæg vil først være betalt efter godt 60 år. I den forbindelse skal jeg minde om, at som det tidligere er oplyst over for Folketinget vil gælden i landanlæggene vokse fra nu ca. 7,5 mia. kr. til 27 mia. kr.

Jeg skal også minde om, at der er stor usikkerhed om forudsætningerne for beregningerne af de økonomiske forhold. Det gælder især for trafikudviklingen samt renten. Hvis f.eks. realrenten stiger fra de nu forudsatte 4 pct. til 5 pct., vil de danske landanlæg lide rentedøden. Derfor vil det være økonomisk helt uforsvarligt at forringe økonomien i Øresundsforbindelsen ved at foretage en markant takstnedsættelse.

Det har været anført, at lavere takster for bilpendlerne skulle være indtægtsneutrale eller måske endda øge indtægterne for forbindelsen. Jeg skal ikke afvise, at det kan være tilfældet, men jeg er ikke indstillet på at tage dette spørgsmålet op med Øresundsbrokonsortiet. Det skyldes, dels at de takster for hyppigt rejsende, der er fastlagt, faktisk er ret lave netop for at fremme integrationen, dels ville væsentligt lavere takster for pendlerne trække passagerer væk fra togtrafikken. Det ville være i modstrid med en væsentlig forudsætning for takstfastsættelsen, og det ville også øge biltrafikken yderligere i strid med målsætningen om hensyntagen til miljøet.

Nej, der foreligger ikke som påstået af hr. Frank Dahlgård et problem omkring takstfastsættelsen, der skal løses. Takstfastsættelsen er løst og på en måde, der udgør et godt kompromis mellem de forskellige hensyn.

Der har også været rejst kritik af de fastlagte priser for at køre med tog. Lad mig herom blot sige, at disse priser bestemmer hverken den danske eller den svenske regering. De er fastsat af DSB og den svenske Skånetrafik, men for netop at tilskynde til, at de danske studerende kan uddanne sig på den anden side af Øresund, har undervisningsministeren fået vedtaget et lovforslag, så der kan ydes tilskud til danske studerendes månedskort. Et månedskort mellem København og Malmø kan således fås for ca. 650 kr. mod normalprisen på 1.200 kr.

Så et par ord om den svenske regerings holdning. Det er rigtigt, at den svenske handelsminister Leif Pagrotsky har udtalt sig til fordel for lavere brotakster, men han er altså ikke ansvarlig for Øresundsforbindelsen. Det er næringsministeren, Björn Rosengren, og han og dermed den svenske regering står ligesom den danske

regering fuldt og helt bag de brotakster, der er fastsat af bestyrelsen i Øresundsbrokonsortiet.

Jeg vil ikke kommentere de i øvrigt udmærkede rapporter, som diverse økonomer har udarbejdet for at vise, at det samfundsøkonomisk ville være bedst, om det blev gratis at køre over broen. De har den klare mangel, at de ikke angiver realistiske muligheder for alternativ finansiering af forbindelsen.

Jeg er helt sikker på, at Øresundsforbindelsen vil blive en succes og til glæde og udbytte for borgerne og erhvervslivet i regionen også med den besluttede brugerbetaling.

Efter åbningen vil der blive indhentet erfaringer med benyttelsen, og det er klart, at det i den forbindelse vil være naturligt at vurdere, om de nu fastsatte brotakster er de rigtige, så justeringer kan meget vel komme på tale senere; men gratis det bliver det ikke.

Regeringen må afvise beslutningsforslaget.

Poul Andersen (S):

Indledningsvis vil jeg gøre opmærksom på, at vi i Socialdemokratiet har de samme mål som forslagsstilleren, nemlig en større sammenhæng mellem København og Malmø og også på de områder, der er skitseret omkring uddannelse, forskning, erhverv, kultur og den økonomiske udvikling.

Derudover mener jeg også, det er rimeligt, når vi taler om Øresundsforbindelsen, at fremhæve den store satsning, der er blevet gjort netop i Københavnsområdet eksempelvis med metrobygning, altså på det kollektive trafikområde, og hele Ørestadsproblematikken. Jeg synes, at de partier, der står bag broen, har gjort en stor indsats for, at København kan komme i førertrøjen fremover.

Vi mener altså, at taksterne har et rimeligt niveau, men det er jo klart, at vi vil følge udviklingen sammen med de partier, vi er sammen med om den her aftale, og så må vi se, hvordan og hvorledes tingene udvikler sig.

Jeg skal derfor afvise forslaget.

Da hr. Ole Sohn ikke kan være til stede, skal jeg gøre opmærksom på, at SF heller ikke kan støtte forslaget.

Svend Heiselberg (V):

Jeg kan stort set tilslutte mig det, trafikministeren har sagt. Nu er det jo sådan, at det også er et fælles projekt, vi skal varetage, at der sker tilbagebetaling, så jeg er helt enig i, hvad trafikministeren sagde.