

### [Trafik- og kommunikationsministeren]

Som det ses, er der i budgettet afsat en reserve på 1.839 mio. kr. Det er til imødegåelse af bygherrerisici, usikkerhed i overslag m.v.

Der er således tale om en reserve, der skal inddække den usikkerhed, der nødvendigvis må være i et budget for et så stort anlæg. Der er ikke tale om et puljebeløb, som der kan trækkes på til egentlige projektændringer, som man af den ene eller anden grund, herunder miljømæssige, måtte finde ønskelige.

Hvis det overvågningsprogram, der iværksættes til dokumentation for opnået uændret vandgennemstrømning, mod al forventning viser, at en justering i kompensationsudbydningerne bør ske, er en merudgift herved naturligvis omfattet af reserven på linie med anden usikkerhed i mængdeberegninger m.v.

### VI. Tidsplan

Jernbaneforbindelsen vil efter den fastlagte tidsplan kunne tages i brug i 1993.

Tidsintervallet mellem 1. og 2. etape er fastlagt til tre år. Motorvejsforbindelsen vil således efter planen kunne tages i brug i 1996.

I de modtagne tilbud på jernbanetunnelen er der bl.a. taget forbehold for vejrlig og jordbundsforhold, herunder for stenforekomster. Sådanne forhold vil kunne medføre både meromkostninger og forsinkelser i byggeprogrammet.

Der er af A/S Storebæltsforbindelsen foretaget en sammenlignende risikoanalyse mellem en boret tunnel og en sænketunnel. Hvis uheldet er ude, det vil sige, hvis man ved gennemførelsen af den borede tunnel løber ind i jordbundsforhold, der er meget besværlige i forhold til, hvad der må forventes efter de foretagne undersøgelser, kan der blive tale om væsentlige forsinkelser. Selv om der også knytter sig – især vejrmæssige – risici til sænketunnelløsningen, må man være opmærksom på, at risikoen for at løbe ind i en langvarig forsinkelse efter teknikernes bedømmelse herved ville være mindre.

### VII. Anlæggets rentabilitet

Anlæggets driftsøkonomiske rentabilitet må betragtes separat for jernbaneforbindelsen henholdsvis motorvejsforbindelsen.

DSB's økonomiske fordele af den faste forbindelse vil være betydelige. De kan henføres

til generel besparelse i driftsomkostninger for togfærgeoverfarten, mere rationel driftstilrettelæggelse og ikke mindst øget trafik, der giver indtægter, som rækker ud over den begrænsede strækning mellem Korsør og Nyborg. Hertil kommer besparelser i fornyelse af færger og anlæg, som uden en fast forbindelse ville have krævet betydelige investeringer i de kommende år. Modsat skal DSB i henhold til anlægslovens § 9, stk. 6, over 30 år betale et beløb til A/S Storebæltsforbindelsen til forrentning af og afdrag på lån til finansiering af jernbaneforbindelsen samt driftsomkostninger. Desuden vil DSB ved vejforbindelsens åbning miste indtægter fra biloverfarten.

Alt i alt har DSB i sin langtidsplan »Plan 2000«, hvis vigtigste udgangspunkt er beslutningen om en fast forbindelse over Storebælt, anvist et udviklingsforløb i sit tilskudsbehov, der indebærer tydelige forbedringer i den samlede resultatdannelse fra 1988 til 2000.

Aktuelle beregninger viser for vejforbindelsen fortsat en driftsøkonomisk tilfredsstillende rentabilitet.

Om den forventede trafik, der er grundlag for disse beregninger, skal jeg bemærke:

Anlægslovens grundlag var på dette punkt 1985-rapporten om Storebælt. Den regnede med en årlig stigning frem til forbindelsens åbning i antallet af personbiler på 1,2 pct. og i antallet af lastbilenheder på 4,1 pct. Den faktiske udvikling i årene 1980–87 viser en gennemsnitlig stigning i antallet af personbiler på 3,67 pct. og i antallet af lastbilenheder på 5,50 pct.

Denne faktiske udvikling har naturligvis været grundlaget for de aktuelle beregninger.

### VIII. Beskæftigelse

Det er beskæftigelsesmæssigt set et hensigtsmæssigt tidspunkt at sætte dette arbejde i gang på. Tilvejebringelse af netop den arbejdskraft, som anlægget kræver, må imidlertid organiseres. Denne opgave er taget op under Arbejdsministeriet. Hensyn må herved tages til, at arbejdskraft i en vis udstrækning omfordeles fra igangværende arbejdspladser til nyanlægget.

Afviklingen af færgefarterne på Storebælt og reduktion af færgedrift på Kattegat affører et særligt beskæftigelsesmæssigt spørgsmål. Det vedrører først og fremmest DSB-medarbejdere. Den etapevise afvikling af færgeoverfarterne på Storebælt er i denne forbindelse en positiv