

[J. K. Hansen]

Folketinget får lejlighed til at debattere dette store anlæg endnu en gang.

Den 14. oktober 1988 – 28 måneder efter aftalen om at bygge en fast forbindelse over Storebælt – ligger den endelige model fast, og arbejdet kan gå i gang. Undervejs er der atter og atter rejst utallige urimelige anklager ikke mindst mod Socialdemokratiet om forhaling, om vankelmod, om kraftige miljøforringelser som følge af projektet, om manglende styr på økonomien osv.

Der er al mulig grund til nu, hvor projektets udformning er besluttet, at gøre opmærksom på, at Socialdemokratiet løbende under forhandlingerne netop har sikret, at vi får en god og miljøvenlig løsning, og at der er kommet styr på forbindelseens anlægsudgifter. I den forbindelse vil jeg gerne præcisere, at lange forhandlingsforløb kun er utilfredsstillende, hvis resultatet ikke står mål med indsatsen, men dette resultat står mål med indsatsen, og nu skal vi se på resultatet.

I forhold til det oprindelige udbudsprojekt er påvirkningen af nærmiljøet mærkbart reduceret med op til en tredjedel, og merprisen er moderat: 450 mio. kr. For god ordens skyld må jeg sige, at denne merpris på 450 mio. kr. ikke betyder, at disse penge skal tages fra de egentlige miljøinvesteringer – det er ene og alene Storebæltsselskabet vedkommende.

Dette resultat er bl.a. opnået ved, at man har fået fjernet den planlagte rampe ved Halsskov, og at man har opgivet den kunstige ø nord for Sprogø og i stedet vil føre forbindelsen ind over den nordvestlige del af Sprogø.

Ved valget af en boret tunnel under Østerrenden i stedet for en sænket tunnel har vi opnået, at meget lidt havbund berøres, og selv om Miljøministeriet vurderer, at forbindelsen ikke vil få reel betydning for iltforholdene i Lange-landssund, har vi i aftalepartierne bestemt, at et kommende miljøovervågningsprogram også skal omfatte iltmålinger i Langelandssund.

Samme overvågningsprogram skal også sikre, at det absolut vigtigste mål for miljøhensynet i forbindelse med bygning af den faste forbindelse nås, nemlig en uændret vandgennemstrømning gennem Bæltet.

Vi er også nået frem til, at den endelige model er samfundsøkonomisk fornuftig. I anlægsbudgettet på de 17,85 mia. kr. er der indregnet en reserve på 1,84 mia. kr. Det skal også her

præciseres, at dette reservebeløb ikke uden videre kan gå ind i det egentlige anlægsbudget, men alene er en reserve, der skal sikre bygherren mod uforudsete risici.

Jeg skal dog indrømme, at det driftsøkonomisk naturligvis kan være svært at sikre et så stort projekt mod overraskelse. Prognoserne om udviklingen især i biltrafikken over Storebælt, når anlægget tages i brug, viser stor usikkerhed, og de oversigter, vi har fået over en forøgelse af trafikken over Bæltet, svinger meget. Derfor har det været meget vigtigt for Socialdemokratiet, at den endelige model ikke ville være følsom over for trafikudviklingen. Med den valgte model er det sikkert, at driften vil være rentabel, selv med den laveste forøgelse af trafikken over Bæltet, der blev antaget i de rapporter, som i 1985 dannede grundlaget for beslutningen om at bygge en fast forbindelse.

Jeg skal heller ikke ved denne lejlighed i dag undlade at gøre opmærksom på, at det for Socialdemokratiet er vigtigt, at den kollektive trafik får gode konkurrencevilkår over for privatbilismen og lastbiltransporten. Tidsplanen for færdiggørelsen af den faste forbindelse betyder, at den kollektive trafik vil få et forspring på ca. 3 år i forhold til vejforbindelsen. Det betyder et velkomment incitament til DSB om at vise sin formåen og prismæssige konkurrencedygtighed, inden de rejsende og virksomhederne skal tage stilling til, om de nu vil køre i bil eller transportere godset i lastbiler over Bæltet. Det betyder også, at regering og Folketing skal være rede til at give DSB de nødvendige bevillinger, således at statsvirksomheden er rede til at tage opgaverne op, når jernbanedelen står klar i 1993.

I redegørelsen omtaler trafik- og kommunikationsministeren den sammenlignende risikoanalyse, der er foretaget mellem en boret tunnel og en sænketunnel, og ministeren skriver, at der kan blive tale om væsentlige forsinkelser. Det er, som om ministeren her begynder at ryste lidt på hånden og vil fortælle, at man måske alligevel skulle have valgt en anden løsning end sænketunnelløsning; eller måske søger ministeren efter et alibi til at fortælle, at det budget, som er stillet op, ikke kan holde.

Må jeg her gøre opmærksom på, at det for os ligger helt klart, at disse risici må og skal ligge inden for den reserve, som er hensat. Der er altid risici forbundet med så store anlæg – det ta-