

[Margrete Auken]

ministeren i går gav Trafikudvalget om løstrailere. Der er de bare tryllet væk – igen fordi tidsgevinsten, ifølge ministeren, opvejer alle udgifter.

Endelig ved vi ingenting om, hvad retssagen med EF kommer til at koste, eller om der kommer efterkrav. Men her er det nok vanskeligt at sige meget endnu. Blot skal det gøres helt klart, hvor en økonomisk byrde skal anbringes.

Det skulle ikke undre mig, om regeringens svar om lidt er en videreførelse af A/S Storebælts jubeloptimisme og den almindelige tilsløring af, hvad der foregår.

Besvarelse

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Socialistisk Folkeparti har igennem en forespørgsel til mig ønsket at få oplysning om, hvorvidt Storebæltsforbindelsens økonomiske bæredygtighed er uantastet.

Som det ses af forespørgslen, kan enkeltstående forhold i den offentlige debat fremstå som betydningsfulde, selv om de – når de anskues i de rette proportioner – må siges at være uden nævneværdig interesse for den hovedsag, som de kædes sammen med, og dette håber jeg vil fremgå af mine efterfølgende bemærkninger.

Må jeg straks fastslå følgende: Der er intet, der rokker ved det afgørende forhold, at Storebæltsforbindelsens samfundsøkonomisk og driftsøkonomisk er en rigtig investering.

Det påstås, at man bygger en 6 km lang motorvej, der skal stå tom i 3 år. Dette er forkert. Det, man gør – som selvfølgelig er i fuld overensstemmelse med anlægsloven – er, at man i et økonomisk forsvarligt omfang allerede i første etape forbereder motorvejsforbindelsen.

De tekniske, sikkerhedsmæssige og økonomiske overvejelser, der har ført frem til den konkrete byggemåde på vestbroen, som nu udføres, har jeg i svar til Folketingets Udvalg om Offentlige Arbejder og Trafikudvalget detaljeret redegjort for. Jeg skal ikke desto mindre her i salen også redegøre for hovedtrækkene i denne fremgangsmåde.

Beslutningen om, at vejdragerne skulle monteres før idriftsætning af jernbaneforbindelsen, er truffet, før Vestbroen blev udbudt i licitation, og efter forudgående drøftelser med DSB. At det skulle være sådan, er allerede begrundet i sikkerhedshensyn.

Må jeg i øvrigt her indskyde, at hvad angår komposit- og ståløsningen, ville broens dele også blive bygget samtidig, da der er tale om integrerede helheder. Uanset at en vestbro i beton efter udbudsbetingelserne skulle bygges således, at vejdragerne skulle monteres, før jernbaneforbindelsen blev taget i brug, havde tilbudsgiverne adgang til at afgive alternative tilbud, men alle indkomne tilbud var baserede på den forudsætning.

Det drejer sig om at bringe elementer med en vægt på henved 6.000 tons – nærmere betegnet godt 5.800 – på plads på pilleskafterne helt tæt ind til jernbaneanlægget. Dette arbejde skal udføres i åbent farvand fra en flydekran. Godt nok er denne flydekran, som nu specialbygges til formålet, meget stabil. Men selv uden større entreprenørmæssig indsigt må det være muligt at forstå, at der kun skal ganske små krængninger eller andre forstyrrelser til, før det går galt.

Men det er i øvrigt en misforståelse at tro, at denne sikkerhedsmæssigt begrundede fremgangsmåde medfører nogen økonomisk belastning frem for en fremgangsmåde, hvor man tænkte sig montage af vejdragerne udskudt længst muligt.

Så fremdrages Vognmandsruten. Det er rigtigt, at den siden åbningen i 1984 har fået en stigende markedsandel. I 1988 udgjorde andelen 13 pct., og den er formentlig steget yderligere. Tidsforbruget ved anvendelse af denne rute skønnes at være 20 minutter større end ved anvendelse af DSB; det er altså den lavere pris, der tiltrækker kunder.

Men den økonomiske gevinst ved lavere takst må naturligvis bedømmes i forhold til den større udgift, som det øgede tidsforbrug indebærer. Dette gælder særlig for erhvervstrafikken, altså for lastbiler og for forretningsrejsende i egen bil.

Da forskellen i tidsforbruget ved anvendelse af Vognmandsruten i forhold til anvendelse af den faste forbindelse er betragtelig større end i forhold til anvendelse af DSB's færgerute, må taksterne på Vognmandsruten, hvis man tænkte sig den fortsat efter åbning af motorvejsforbindelsen, følgelig ligge væsentligt under taksterne på den faste forbindelse.

Her må man være opmærksom på, at et lille kundegrundlag for en færgefart kan gøre det vanskeligt at opnå rentabel drift til lave omkostninger og med en tilfredsstillende fre-