

## [Trafikministeren]

kvens. Nogen trussel mod den faste forbindelse økonomi kan en færgefart derfor ikke blive. For DSB's vedkommende kan en færgefart ikke få nogen betydning.

Forespørgerne kommer så ind på væksten i trafik med løstrailere. På Storebælt udgør løstrailere kun 2-3 pct. af lastbiltrafikken. På Kattegatruterne udgør løstrailertrafikken imidlertid en fjerdedel. Løstrailere har naturligvis deres styrke i langtransporter, og økonomien i denne driftsform er nøje sammenhængende med tidsforbruget. Med det meget mindre tidsforbrug på den faste forbindelse i forhold til en overfart på færge kan løstrailertrafikken ikke tænkes at blive nogen afgørende faktor for trafikmængden på den faste forbindelse og dermed for dennes økonomi.

Hvad angår DSB, er forholdet det, at løstrailertrafik er et naturligt led i kombinerede transporter og nok nærmest medvirker til at styrke jernbanegodstrafikken.

Jeg vender herefter tilbage til, hvad jeg indledte med at fastslå: Storebæltsforbindelsen er driftsøkonomisk et rentabelt projekt. A/S Storebælt regner med et reelt afkast af investeringen på 10 pct. Med en gennemsnitlig markedsrente på 10 pct. regner selskabet med, at anlægslåne er betalt, når vi når år 2010.

For mig er det imidlertid ikke afgørende, om disse lån er tilbagebetalt lidt før eller senere. Afgørende er, at de kan blive tilbagebetalt af indtægterne fra trafikken. Og dette kan der efter min opfattelse ikke være rimelig tvivl om efter de beregninger, som A/S Storebælt har foretaget.

Som bekendt skal omkostningerne ved jernbaneforbindelsen inddækkes af DSB over 30 år. Lad os derfor prøve at se, hvor pessimistisk man kan være i økonomiberegningerne for motorvejsforbindelsen, hvis vi går ud fra, at motorvejsforbindelsen skal betales over et nogenlunde tilsvarende åremål. Hvis vi antager, at der slet ikke kommer noget trafikspring, altså ingen ny trafik i øst-vest-linjen som følge af den faste forbindelse, og at Vognmandsruten vil tage 30 pct. af Storebæltstrafikken, vil låne til vejforbindelsen kunne være tilbagebetalt efter 28 år.

Forudsætningerne for den fremtidige trafikudvikling kan efter sagens natur altid diskuteres. Vil man absolut have en negativ indstilling, er der altid mulighed for indvendinger, selv om de foretagne beregninger er baserede på lang

tids solid erfaring, og derfor vil jeg gerne henholde mig til en helt jævn betragtning:

Er der nogen, der tror på, at biltrafikken mellem Øst- og Vestdanmark slet ikke vil stige uanset de senere års betydelige vækst i denne trafik, at en motorvej over Storebælt ikke vil skabe nogen ny trafik, og at 30 pct. af passagerer og gods vil sejle eller blive sejlet, når man kan køre den ret beskedne strækning på 18 km? Hvis man ikke tror på dette, behøver man ikke at nære frygt for motorvejsforbindelsens driftøkonomiske rentabilitet.

Der er endnu et punkt i forespørgslen, som jeg ikke har kommenteret. Det er frygten for, at erstatningskrav i forbindelse med licitationen om vestbroen skulle true anlæggets økonomi. Man kan herom sige, at forespørgslens anmelder i hvert fald har fejlet alt op. At fremdrage dette forhold som værende af betydning for anlæggets rentabilitet synes helt uden proportioner.

Jeg vil ikke give noget tal for størrelsen af mulige erstatningskrav. Men jeg kan sige, at det for mig at se vil blive overordentlig vanskeligt for en tilbudsgiver at dokumentere, at den noksom omtalte klausul om dansk andel skulle have påført vedkommende konsortium et tab. Det er helt på linje med, hvad de to tilbudsgivere af egen drift har sagt offentligt, og dette vil i øvrigt ikke gøre det lettere for de to tilbudsgivere, som der herefter alene kan være tale om, at dokumentere et tab. Men selv om man teoretisk forestiller sig muligheden af, at denne betingelse kan opfyldes, vil der kun kunne være tale om beløb i en størrelsesorden, som ikke hører hjemme i denne sammenhæng.

Må jeg slutte med et par almindelige bemærkninger:

Modstanden mod Storebæltsforbindelsen i det hele taget har jeg vanskeligt ved at finde saglige grunde for. Men jeg står helt uforstående over for det forhold, at landet som helhed ikke kan stå sammen om at løse denne opgave i samdrægtighed, når vi er nået dertil, at anlægget er en realitet. En lille smule samling om løsning af denne opgave ville klæde landet, synes jeg. Og jeg venter på, at Socialistisk Folkeparti tager Storebæltsforbindelsen til efterretning, på samme måde som partiet nu har taget vort medlemskab af EF til efterretning.

Anlægget er en realitet. Der er nu investeret eller kontraheret så betydelige beløb i forbin-