

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Fru Margrete Auken har stillet følgende spørgsmål:

»Kan ministeren oplyse, om hængebroen over Storebælts Østerrende bliver dyrere end budgetteret ud fra de interne kalkulationer hos bygherren?«

Fru Margrete Auken henviser i sin begrundelse for spørgsmålet til, hvad A/S Storebæltsforbindelsen har oplyst om anlægsbudgettet så sent som i et notat af 1. marts 1990, der er sendt til Folketingets Trafikudvalg.

I notatet giver selskabet udtryk for, at vurderingen af anlægsbudgettet på 17,85 mia. kr. kan fastholdes, da det skønnes tilstrækkeligt. Så har selskabet i notatet taget et selvfølgeligt forbehold. Det går på resultatet af licitationen over østbroen, hvilket er helt naturligt i lyset af de erfaringer, der er gjort ved licitationen over de to andre store anlægsdele, nemlig østtunnelen og vestbroen.

Som bekendt lå tilbudene på østtunnelen væsentligt over bygherreoverslaget, mens tilbudene på vestbroen lå under.

Der er nu engang ikke en fast verdensmarkedspris på 6-7 km lange hængebroer med et frit spænd på over 1½ km på dybt vand. Lige så naturligt som dette forbehold er det andet forbehold, som selskabet har taget i sin for nylig aflagte årsberetning for 1989, nemlig at der ikke som følge af eventuelle vanskelige geotekniske forhold kommer ekstra udgifter under udførelsen af den borede tunnel under østerrenden. Selskabet har ikke andre kalkulationer end dem, der ligger til grund for notatet.

**Margrete Auken (SF):**

Jeg takker ministeren for svaret.

Jeg skal undlade at minde ministeren om, hvordan prisudviklingen har været for Storebæltsforbindelsen, fra forliget blev indgået og til nu, men det er en ganske voldsom stigning, der er sket, og da den sidste pris kom, dér, hvor den igen lige fik 500 mio. kr. opad, var der i hvert fald en forsikring om, at der også var reserver til uforudsete udgifter

Det, jeg kan forstå på ministeren nu, er, at det er med regeringens og, jeg går ud fra også Socialdemokraternes velsignelse, at man nu har brugt disse reserver op. Det må jo være det, der ligger i ministerens svar, at reserverne er brugt op, så hvis denne 1.700 m hængebro bliver dy-

rere, er det simpelt hen sket med budgettet. Vil ministeren bekræfte, at det er sådan, det forholder sig, og sådan, man skal forstå det lidt tautologiske udsagn, som A/S Storebæltsforbindelsen har skrevet i sit notat, som jeg nævnte i min begrundelse, og hvori indgår, vil jeg godt hertil føje, oprettelsen af T-ruten som en del af prisen på, hvad denne bro kommer til at koste, da det jo er på grund af broen, den skal oprettes? Og VTS-systemet, som ifølge ministeren koster 50 mio. kr. at oprette og 14 mio. kr. at drive om året – mig bekendt altså i 100 år, jeg prøver at regne det sammen – indgår det som noget, der skal betales af broen, eller hvem skal betale det?

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Forholdene mellem anlægsomkostninger for en hængebro og for en skræstagsbro er nu engang ikke så enkle, som det kunne fremgå af fru Margrete Aukens fremstilling. Jeg kan henvise til, hvad notatet af 1. marts 1990 om valg af brotype for østbroen siger, til side 5, hvor det bliver fremhævet, at det entreprenørmæssige erfaringsgrundlag mangler for skræstagsbroer med en spændvidde på over 500 m.

Det påpeges, at vindbelastning kan kræve særlige foranstaltninger under projektering og udførelse af skræstagsbroer med den spændvidde, som der vil blive tale om i Østerrenden. Herved vil, siger notatet, bygherrens risiko øges i forhold til de mere konventionelle hængebroer. Det er klart, at vi måske dér er ude på det dybe vand, hvor først resultatet af licitationen kan give det endelige svar.

Der er nogle usikkerhedsmomenter, som vi fjerner, når vi går over til hængebrotypen, og det var det, jeg gav udtryk for, da jeg gav svaret på det forrige spørgsmål, som fru Margrete Auken stillede.

Så vil jeg gerne sige, at alle de omkostninger, der er, skal selvfølgelig betales af A/S Storebæltsforbindelsen.

**Margrete Auken (SF):**

Den sidste oplysning er jeg glad for at have fået, for det ved jeg der har været en vis tvivl om; men det skal altså den vej rundt.

Så skal vi lige have fundet ud af – det skal jeg ikke forlange ministeren kan svare på nu – hvordan fordelingsnøglen bliver for disse omkostninger mellem DSB og A/S Storebæltsfor-