

ændring af DSB's betaling for benyttelse af forbindelsen i lyset af de indtrufne forsinkelser.«

Man kan så spørge sig selv, om det er sket. Man har gjort det, at man har ommøbleret lidt på det hele. Man har givet et tilskud, kan man vel sige, til jernbanedelen på 880 mio. kr., som dog senere skal afdrages. Tilskuddet gælder fra 1997 til 1998.

Og hvad er der så sket siden, og hvad er så baggrunden for denne nye forespørgsel?

Det forventes nu, at jernbanedelen først er færdig i 1997-98 på grund af eksplosionen i tunnelen for nylig. Det gør behovet for en økonomisk håndsækning til DSB endnu mere påtrængende.

De store slagnumre fra partierne bag de faste forbindelser på Storebælt var jo brugerbetalingen fra henholdsvis tog- og vejdel for ikke at forglemme tigerspringet for den kollektive trafik, fordi vejdelene først vil stå færdig tre år efter jernbanedelen.

Den tiger springer vist ingen steder nu. Ja, der er ligefrem mulighed for, at jernbanedelen slet ingen forspring får.

Da loven blev vedtaget i 1987, forventede bropartierne endvidere, at færgedriften mellem landsdelene på det nærmeste ville ophøre. Derfor kom der i lovforslaget til at stå, at mindst to ruter skulle fortsætte. Den ene var Tårs-Spødsbjerg, og den anden, som ingen tør nævne, var Molslinjen.

Nu viser det sig, at alle ruterne mellem landsdelene lige med undtagelse af DSB's har rustet sig til kampen om kundernes gunst og indkøbt nye hurtigfærger, de såkaldte katamaraner.

Man kan med andre ord starte denne debat med at konstatere, at forudsætningerne for Storebæltsforbindelsen ikke holder. Når det er sagt, skal det lige tilføjes, at det først og fremmest er DSB og dermed den kollektive trafik, der står til en gevaldig øretæve.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Til den rejste forespørgsel vedrørende Storebæltsforbindelsens økonomi kunne det jo være fristende og lidt provokerende at svare meget kort med følgende: at den er god.

Imidlertid vil jeg gerne benytte den givne foranledning til at tegne og fortælle lidt om projektets status og naturligvis også knytte et par kommentarer til selve dette store byggeris økonomi.

Siden sidste generelle debat om Storebæltsforbindelsen her i Folketingssalen i februar 1992 er projektet kommet ind i en stabil og konstruktiv fase. De væsentligste milepæle indtil nu har været færdiggørelsen af Vestbroen og tunnelgennembruddet.

På Østbroen skrider det stadig frem. Arbejdet og pylonerne passerede ved årsskiftet en højde af 150 m. Vestbroen, hvor den sidste drager blev placeret i maj 1993, er med sine 6,6 km Europas længste kombinerede vej- og jernbanebro. De første prøvekørsler med tog er gennemført på broen, ligesom den sydlige kørebane er asfalteret og den nordlige asfalteres i løbet af i år.

Tunnelarbejdet har, som det formentlig vil være alle bekendt, været plaget af meget vanskelige jordbundsforhold, tekniske problemer med boremaskinerne samt i den første fase af byggeriet en mangelfuld ledelse. Hertil kommer en række uheld. Ved den sidste Storebæltsdebat i 1992 var oversvømmelsen i oktober året før stadig i frisk erindring, og nu har vi så i 1994 haft en brand i et af tunnelrørene. Alligevel er stort set hele borearbejdet i dag tilendebragt, og 29 af de 31 tværtunneler er etableret.

Ved gennembruddet i det sydlige tunnelrør i oktober 1994 mødtes boremaskinerne »Selandia« og »Jutlandia«. De to maskiner er herefter blevet demonteret. Branden i juni 1994 i det nordlige tunnelrør har derimod forsinket arbejdet med denne del af tunnelen.

Efter branden har entreprenøren M.T. Group i et tæt samarbejde med Arbejdstilsynet og under A/S Storebælts medvirken gennemført intensive undersøgelser for at finde metoder til sikring af reparation af den beskadigede tunnelvæg, og det kan gennemføres på en sådan måde, at der ikke er fare for tunnellarbejderne, og uden fare naturligvis også for det arbejde, der foregår i det sydlige rør. Der er således blevet udlagt et såkaldt geotekstiltæppe på havbunden over »Dania«-boremaskinen, og bag denne er der støbt et betonskot med en indsat sluse. Disse tiltag er sammen med evakueringsprocedurer aftalt med Arbejdstilsynet.

Selve reparationsarbejdet i tunnelen vil betyde, at den ændrede diameter reduceres en anelse, men ikke mere end acceptabelt for DSB, og det vil altså ikke genere den fremtidige togkørsel igennem tunnelen. Styrkemæssigt vil tunnelen på det reparerede stykke naturligvis være som før branden.

Når reparationen omkring »Dania« er færdig, kan »Fionia« genoptage arbejdet fra Sprogøsi-