

spændvidde blevet væsentligt forøget. Disse initiativer til miljø- og sikkerhedsoptimering har ført til de omtalte ekstraudgifter.

Selskabet forventer nu at kunne holde et nominelt renteniveau på godt 7 pct. pro anno, hvilket giver et samlet budget på ca. 38 mia. kr. i løbende priser.

Tilbagebetalingstiden for vejdelen anslås af selskabet til knap 14 år. Det skal ses på baggrund af, at de første budgetter for miljø- og sikkerhedsoptimeringen regnede med en tilbagebetalingstid på 12 år. Der er altså kun tale om en beskedent forlængelse af tilbagebetalingstiden.

Tilbagebetalingstiden er selvfølgelig ikke kun afhængig af anlægsbudgettets størrelse og finansieringsforholdene. Antallet af biler, der benytter forbindelsen, spiller naturligvis en helt afgørende rolle. Dette er baggrunden for, at A/S Storebælt har udarbejdet en meget detaljeret trafikprognose, der bygger på meget omfattende modelarbejde og mere end 70.000 interview med rejsende mellem Øst- og Vestdanmark.

Den seneste prognose anslår ifølge A/S Storebælt, at godt 15.000 biler daglig vil krydse den faste forbindelse. Det er en fordobling i forhold til dagens trafik. Årsagerne hertil er dels, at man i disse år har konstateret en mærkbar stigning i trafikken over Storebælt, dels at den faste forbindelse vil betyde en overflytning af trafik fra færgerne, og endelig, at nedbrydelsen af den barriere, som Storebælt udgør mellem landsdelene, vil betyde, at der skabes ny trafik.

SF taler i sin forespørgsel om det formodede trafikspring. Trafikspringet udgøres netop af den nyskabte trafik. F.eks. kan det nævnes, at biltrafikken på Lillebæltsbroen er fire gange større, end den er over Storebælt. Når man i fremtiden kan komme over Storebælt uden at skulle afsætte halvanden time til overfart, vil der naturligvis blive skabt ny trafik. Det siger al erfaring. Det er ganske enkelt nemmere, det er ganske enkelt hurtigere at køre end at sejle.

Disse fordele gælder naturligvis også for jernbanetrafik. Dog vil trafikken ikke blive forøget med fire gange, således at den når op på det niveau, som vi kender fra Lillebæltsbroen. Der er stadig væk tale om, at der er en økonomisk barriere, og derfor regner vi med en fordobling af trafikken.

SF er i forespørgslen ligeledes inde på kontrahering af nye hurtigfærger til de private ruter på Kattegat. Til det vil jeg gerne sige, at umiddelbart er det jo rederiernes egen beslutning, om

man vil anskaffe nye færger for at tage konkurrencen op med den faste forbindelse. Jeg tror nu ikke på, at det vil få den store indflydelse på Storebæltsforbindelsens økonomi. A/S Storebælts prognoser viser, at overflytning af trafik fra færgerne til den faste forbindelse er meget robust over for ændrede forudsætninger om færgernes rejsehastighed.

Om prognoserne skal jeg afslutningsvis sige, at den forventede vækst i biltrafikken over den faste forbindelse over Storebælt i gennemsnit kun udgør knap 1 pct. om året fra 1988 og fremover. Dette kan sammenholdes med den aktuelle vækst, der er betydelig større. Faktisk er den konstaterede trafikvækst over Storebælt i 1994 3 pct. større end den prognosticerede udvikling.

For banedelens vedkommende er det som led i den nylig indgåede rammeaftale for DSB i perioden 1995-98 fastholdt, at DSB skal betale jernbaneforbindelsen over 30 år fra ibrugtagningstidspunktet, som det også er forudsat i anlægsloven, idet dog tidsprofilen er besluttet ændret. Der sker således en reduktion i DSB's betalinger i årene 1997 og 1998 med i alt 880 mio. kr., således at DSB skal afregne 640 mio. kr. i 1997 og 740 mio. kr. i 1998 for benyttelsen af jernbanedelen af Vestbroen plus tunnelen. Her ved vil det årlige vederlag udgøre 1,165 mia. kr. i de efterfølgende 28 år. Imidlertid er det aftalt, at aftalepartierne bag den politiske aftale om økonomien for DSB i perioden 1995 til 1998 i lyset af erfaringerne fra indkøringsperioden i 1998 vil tage spørgsmålet op til fornyet drøftelse.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at slå fast, at DSB's betaling for Storebæltsforbindelsen er uafhængig af indtægter, udgifter, passagertal på jernbaneforbindelsen og uafhængig af manglende indtægter fra færgefarten på Storebælt. Storebæltsforbindelsen udgør efter min bedste opfattelse en bevidst satsning også på den kollektive jernbanetrafik. Jeg skal kun beklage, at jernbanen ikke har fået de forudsatte tre års forspring. Dette er bl.a. baggrunden for, at vi nu har besluttet at ændre betalingsprofilen i den nye DSB-rammeaftale, der som sagt igen skal forhandles i 1998 i lyset af de indvundne erfaringer.

Jeg vil også meget gerne tilføje, at det, der er afgørende for DSB, er jo på det lange sigt ikke, om man får et forspring på et, to eller tre år. Det, der er afgørende for DSB og jernbanetrafikken på det lange sigt, er naturligvis spørgsmålet om den årlige betaling, det årlige vederlag for benyttelsen af jernbanedelen.