

ning til miljøområdet (s. 56), ligesom det på det overordnede sikkerhedsområde (tunnelbrande, skibskollisioner, etc.) fremhæves:

»It is proposed that preliminary risk acceptance criteria are established utilizing the experience from other major infrastructure projects, e.g. the Great Belt Link and the Øresund Crossing.« (s. 71).

Risikovurderingerne skal ifølge COWI/Lahmeyer-rapporten foretages på et tidligt tidspunkt, når der er 4-6 alternative løsningsmuligheder på dagsordenen (s. 56). COWI/Lahmeyer undlader at nævne den økonomiske risikoanalyse, sådan som Transportrådet anbefaler. Men de risikovurderinger, som COWI/Lahmeyer foreslår, vil - uanset om de gælder det miljømæssige eller sikkerhedsmæssige område - få betydning for en eventuel fast forbindelses samlede økonomi.

I projektbeskrivelserne til forundersøgelserne anføres der imidlertid hverken noget om behovet for risikoanalyser eller noget ønske om at inddrage erfaringer fra Storebælt og Øresund eller noget andet større anlægsprojekt i øvrigt. Trafikministeren bestyrker indtrykket af ikke at ville inddrage erfaringer med bl.a. massive budgetoverskridelser fra tidligere projekter i et svar til folketingsmedlem Steen Gade (S 2275, folketingsåret 1994-1995), hvori trafikministeren oplyser, at »det igangsatte undersøgelsesarbejde ikke indeholder undersøgelser af finansieringsformer og økonomisk risikoanalyse.«

#### *Bemærkninger til forslaget enkelte punkter*

##### *Ad 1*

Transportrådet skal ikke pålægges nogen begrænsninger i udarbejdelsen af retningslinjerne for en økonomisk risikoanalyse. Forslagsstillerne anbefaler, at Transportrådet i tilknytning til arbejdet med forundersøgelser og risikoanalyse gør sig overvejelser i forhold til, hvilke institutionelle, organisatoriske og finansielle arrangementer der skal gælde for anlæg og drift i tilfælde af, at det besluttes at anlægge en fast forbindelse.

##### *Ad 3*

En foreløbig økonomisk risikoanalyse skal sikre, at udvælgelsen af alternativer til videre undersøgelser efter 1. fase af forundersøgelserne (forventet medio/ultimo 1996) og fremlæggelsen af 1. delrapport sker på det bedst mulige grundlag.

Risikoanalysen skal bruges til at vælge mellem alternativer - ikke til at vurdere risikoen ved et allerede valgt alternativ. For når der kun er få eller blot et enkelt alternativ til fast færgefart, er det næppe realistisk at forestille sig, at beslutningsprocessen er 'reversibel', det vil sige, at man næppe kan vende tilbage til et alternativ, der tidligere er blevet kasseret i beslutningsprocessen.

Disse forhold har bevirket, at forslagsstillerne vil presse meget på for at få undersøgt en eventuel fast forbindelse til Tyskland så grundigt som muligt og så tidligt som muligt, for at kunne inddrage så mange alternativer som muligt. Kun derved opnår Folketinget et grundigt og realistisk beslutningsgrundlag.

Igangsættelsen af den økonomiske risikoanalyse er mulig allerede nu, eftersom Trafikministeriet ifølge opgavebeskrivelsen til forundersøgelserne til hver en tid kan ændre konceptet for undersøgelserne. Dertil kommer, at Trafikministeriet har fuld råderet over datamaterialet fra de firmaer, der udfører de pågældende analyser.

Det vil derfor ikke være nogen uoverkommelig opgave at indbygge en risikoanalyse i de undersøgelser, der er påbegyndt i efteråret 1995. Og jo før arbejdet igangsættes, desto nemmere vil det være for konsulentfirmaerne, der skal udføre forundersøgelserne, at 'geare' undersøgelserne til en risikoanalyse.

##### *Ad 4*

Arbejdet med den økonomiske risikoanalyse skal fortsættes i den afsluttende 2. fase, der - ifald regeringen anbefaler etablering af en fast forbindelse - vil blive tilendebragt med VVM-procedurer og en international høring i overensstemmelse med Espoo-konventionen førend den afsluttende folketingsbehandling af en anlægslov.