

Beslutningsforslag nr. B 129. Fremsat den 18. april 1985 af Tommy Dinesen (SF), Agerschou (SF), Inger Harms (SF), Ole Henriksen (SF) og Ebba Strange (SF)

Forslag til folketingsbeslutning

om undersøgelse af alternative forbindelser til en fast forbindelse over Store Bælt

Det pålægges regeringen at nedsætte en uvildig arbejdsgruppe til at se på fordele og ulemper ved fortsat færgefart mellem landsdelene samt alternative muligheder til forbedringer af trafikken til fordel for hele landet.

Arbejdsgruppens opgave skal omfatte:

1. Nyvurdering af udflytning og sammenlægning ved Halsskov-Knudshoved-overfarten.
2. Undersøgelse af fordele og ulemper ved Svanegrundsrueten som en mulighed.
3. Undersøgelse af alternative muligheder til forbedring af trafikken mellem landsdelene.

Eksempelvis kan nævnes togtrafikken mellem København og Ålborg over Hundested-Grenå, fordelene ved forbedring (dobbeltspor) mellem Holbæk og Kalundborg til fordel for trafikken mellem Århus

og København og eventuel færgefart mellem Ålborg og København.

4. Undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser ved bro, tunnel lagt på havbunden samt boret tunnel under havbunden i Store Bælt.
5. Undersøgelserne skal foregå i samarbejde med de berørte lande, der grænser op til Østersøen.
6. En samlet vurdering af konsekvenserne af en fast forbindelse over Store Bælt.
7. I konsekvensberegningerne skal indgå den samfundsøkonomiske effekt af arbejdsløshedsunderstøttelse til dem, der bliver berørt heraf, den dag en fast forbindelse eventuelt vil være færdig. I beregningerne skal endvidere indgå betydningen af hviletidsbestemmelsen for chauffører samt nuværende rabatter til erhvervslivet, der gives af færgeselskaberne.

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Der har været afgivet mange rapporter vedrørende en fast forbindelse over Store Bælt, men ingen, der har taget fortsat færgedrift (her tænkes på private ruter såvel som DSBs) op til en seriøs vurdering, hvor alle aspekter er analyseret.

På det sidste er det ikke bare borgmestrene og kommunalbestyrelserne i Nyborg og Korsør, der har påvist nogle af konsekvenserne ved en eventuel fast forbindelse over Store Bælt, det er også borgmestrene fra Midt- og Nordjylland, der har nedsat en arbejdsgruppe. Herfra er det bl.a. fremført, at Midt- og Nordjylland vil blive meget dårligt stillet trafikalt, da en fast forbindelse ganske givet vil betyde lukning af – afhængigt af takstpolitikken på en eventuel fast forbindelse – de ruter, der i dag beforder biler, gods og passagerer mellem landsdelene.

Til arbejdsgruppen er knyttet H. P. Myrup, professor, cand. oecon. ved Århus universitet. H. P. Myrup har lavet flere notater, der har været bestilt af ministeren for offentlige arbejder, og i det seneste, der er fra marts 1985, hedder det bl.a.:

»Under folketingets debat den 3. marts 1983 var alle enige i, at det var vigtigt at fremme den frie bevægelighed mellem Sjælland og Jylland-Fyn. Hertil kunne man med god ret føje, at det også er vigtigt at tilrettelægge landets trafikinvesteringer på en sådan måde, at en ligelig udvikling i rimelig udstrækning sikres i alle dele af landet.

I en artikel i Futuriblerne, årgang 1983, nr. 1–2, gør jeg opmærksom på, hvordan den førstnævnte målsætning, »at fremme den frie bevægelighed«, i højere grad kan fremmes gennem reduktion af rejseomkostningerne end gennem nedsatte rejsetider, hvorfor det især er vigtigt at vælge den mest økonomiske fremtidige infrastruktur i det sammenhængende transportsystem, som skal bære trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

I dette notat dokumenterer jeg med særligt henblik på Midt- og Nordjylland, at en væsentlig forbedring af transportvilkårene på Store Bælt uvægerlig vil påvirke resten af det nævnte sammen-

hængende system på en sådan måde, at udkantregionerne i Danmark vil lide ubodelig skade, medmindre folketinget sikrer, at der ydes dem kompensation i rimelig udstrækning; men mulighederne for at yde en sådan kompensation beror på, at man vælger den mest økonomiske transportform på Store Bælt, idet det er en nærliggende tanke, at en eventuel kompensation til udkantregionerne skal finansieres via tillægstakster på Store Bælt.

»85-rapporten om Store Bælt« fra ministeriet for offentlige arbejder angiver allerede ved sin titel, at det måske skorter på forståelse for, at det er forkert at analysere trafikken over Store Bælt som et selvstændigt problem, fordi denne trafik er og bliver en vigtig del af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.«

Det er endvidere på side 8 fremført, at de trafikministerielle samfundsøkonomiske beregninger hviler på adskillige fejl; det hedder bl.a.:

»Konsekvensen heraf er den meget iøjnefaldende, at alle trafikministerielle samfundsøkonomiske beregninger vedrørende trafikinvesteringer på Store Bælt er misvisende, fordi de konsekvent hviler på den banale fejl, at trafikantfordelene opgøres ud fra den antagelse, at f.eks. alle ruterne over Kattegat fortsat vil eksistere efter etablering af en fast forbindelse, jfr. de efterfølgende beregninger.

I 82-rapporten anføres det i øvrigt på side 95 om Svanegrundsprojektet, at dette »ikke har været genstand for undersøgelser i ministerielle udvalg eller på anden måde fra ministeriet for offentlige arbejders side«. I et notat om Svanegrundsprojektet (J.nr. 84 MP 1517 af 13. februar 1985) fra ministeriet for offentlige arbejder nedgøres projektet bl.a. gennem gentagelse af den ovenfor nævnte fejlagtige antagelse, at alle ruterne over Kattegat fortsat vil eksistere efter etablering af en fast forbindelse over Store Bælt. Herudover består argumentationen i, at man uden begrundelse og uden takstforhøjelser gennemfører en dramatisk forøgelse af sejlhastigheden for disse meget lange sejlru-ter, hvorved Svanegrundsru-ten overflødiggøres. I den påståede samfundsøkonomiske analyse af Sva-

negrundsprojektet anlægges i øvrigt rent driftsøkonomiske betragtninger.

Man kan konstatere, at trafikministeriet stadig væk står i gæld til samfundet for egentlige analyser ikke blot af Svanegrundsprojektet, men også af andre tænkelige forbedringer for trafikken over Kattegat, idet en udførlig analyse af nævnte art næppe kan gennemføres andetsteds end i dette ministeriums planlægningsafdeling.«

En anden borgmestergruppe, der har undersøgt konsekvenserne af en fast forbindelse, er borgmestrene på Lolland-Falster, der i fællesskab med Storstrøms amtskommunes økonomiudvalg har sendt en skrivelse til ministeren for offentlige arbejder. Fra skrivelserne citeres følgende:

»Det fremgår således af rapporterne, at den lokale »øst-vest«-forbindelse, færgeruten mellem Spodsbjerg og Tårs, muligvis ikke vil kunne oprettholdes. Selv om der opkræves fuld takst ved benyttelsen af en eventuel fast Storebæltsforbindelse, vil trafikunderlaget blive reduceret med risiko for, at sejlhyppigheden reduceres, og at taksterne må forhøjes.

Samtidig viser undersøgelserne, at netop Lolland er et af de færgebyområder, som er mest afhængige af færgeforbindelsen. Hertil skal føjes, at den økonomiske og beskæftigelsesmæssige situation på hele Lolland-Falster i forvejen er meget vanskelig.

Det fremgår endelig af rapporterne, at erhvervslivet på Sydhavsøerne vil opleve en relativ stigning i sine transportomkostninger og dermed en forværret konkurrencesituation, hvis den faste forbindelse etableres. Nedlægges Spodsbjerg-Tårs-ruten, vil det i henhold til rapporterne umiddelbart medføre, at ca. 400 arbejdspladser går tabt. Hertil kommer, at den forringede tilgængelighed og de relativt større transportomkostninger, hvis færgeruten nedlægges, vil begrænse nye virksomheders tilbøjelighed til at lokalisere sig i området.

På grundlag af rapporternes oplysninger er der næppe tvivl om, at etableringen af en fast forbindelse over Store Bælt vil have uheldige følger for store dele af erhvervslivet på Lolland-Falster.

Man kan på Lolland-Falster naturligvis ikke have indvendinger imod, at folketinget vil forbedre forbindelserne mellem landsdelene, især ikke når dette gøres samfundsøkonomisk rentabelt.

Man vil derimod indtrængende opfordre regeringen til samtidig at tilgodese målsætningen en ligelig udvikling i landet, således at fordelene ved en fast Storebæltsforbindelse også kommer landets svage egne til gavn. I hvert fald bør en sådan øko-

nomisk rationel investering ikke være til direkte skade for de egne, som i forvejen har store beskæftigelsesmæssige og økonomiske problemer.

Derfor anmodes regeringen om samtidig med en eventuel beslutning om etablering af en fast forbindelse over Store Bælt dels at arbejde for, at der skal opkræves en brotakst svarende til den nuværende færgetakst, dels at garantere en fortsættelse af den nuværende færgefart på Spodsbjerg-Tårs-ruten enten ved de nødvendige subsidier eller ved, at DSB overtager driften.«

Lignende skrivelse er sendt til ministeren fra Vestsjællands amtsråd med undtagelse af CDs medlem. Der peges også på de problemer, en fast forbindelse vil give amtet, som vil blive berørt ved, at den nordlige del samt Korsør-området især vil mærke arbejdsløsheden, den dag færgerne bliver nedlagt som arbejdspladser.

Specielle bemærkninger

Ad 1

Det har gang på gang været fremført, at folketingets beslutning om udflytning og sammenlægning af bil- og togtrafikken til Knudshoved koster 3,6 mia kr., og at det, der er vedtaget, kun koster 600-700 mill. kr.

Denne udbygning vil betyde 15 minutters kortere overfartstid og besparelser på færgerne på 30-40 mill. kr. årligt.

Når forslagsstillerne mener, at en nyvurdering af projektets 2. og 3. fase bør undersøges, er det bl.a., fordi disse faser, som ikke er vedtaget, vil kunne gøres billigere, eksempelvis ved at ombygge eksisterende færger således, at de kan overføre både biler og tog, samt ved at der laves et færgeleje i Halskov. Andre forslag har været omtalt fra forskellig side, men ingen er undersøgt til bunds.

Det er helt uacceptabelt, at ministeren for offentlige arbejder og andre tilhængere af en fast forbindelse jonglerer med tal, der siger, at udbygningen beløber sig til 3,6 mia kr.

Ad 2

Svanegrundsrueten har været fremme i debatten som et supplement til det eksisterende færagesystem eller et supplement til en fast forbindelse.

Da heller ikke dette forslag har været seriøst behandlet af nogen af de mange ministerielle rapporter, der ellers foreligger, bør en undersøgelse heraf foretages.

Den undersøgelse, der foreligger fra miljøministeren vedrørende de miljømæssige konsekvenser ved Svanegrundsrueten, bør naturligvis indgå som

et vægtigt argument ved en eventuel beslutning om Svanegrundsrueten.

Ad 3

Det har især på det seneste i debatten af borgmestre i de områder, der kan regne med dårligere trafikale forhold mellem landsdelene ved en fast forbindelse, været fremført forskellige løsninger for at forbedre de trafikale forhold.

Nogle af disse kunne være muligheden for tog på ruten København–Hundested–Grenå–Randers–Nordjylland på baggrund af indsættelsen af de 2 nye færger på ruten Kalundborg–Århus samt forbedring af de tidsmæssige faktorer på Århus–København ved etablering af dobbeltspor nogle steder på strækningen Holbæk–Kalundborg.

En undersøgelse af behovet for genopretning af færgefart mellem Ålborg og København har bl.a. været fremført af Arne Bjerregaard (KrF), og da der før i tiden var stor tilfredshed med denne rute hos mange, vil en behovsundersøgelse være på sin plads.

Ad 4

Det har vist sig, at der er stor usikkerhed forbundet med en fast forbindelse og vandgennemstrømningen af saltvand til Østersøen fra Kattegat og Atlanterhavet.

Der er i forvejen områder ved Fyn, hvor iltindholdet er meget lavt, hvilket betyder fiske- og plantedød. Derfor må der lægges afgørende vægt på, hvilken løsning der vil blive vedtaget af folketinget, hvis der er flertal for en fast forbindelse over Store Bælt.

Da samtlige løsninger går ud på lavbro/dæmning fra Sprogø til Fyn, er dette alvorligt for Østersøen som et fiske- og saltvand i fremtiden.

Dette problem har da også været rejst af fiskerne på Bornholm, der frygter for deres arbejdspladser. Endvidere har Mogens Camre og Svend Andersen, folketingsmedlemmer for socialdemokratiet, udtalt, at Storebæltprojektet bør tages op til nyvurdering, bl.a. med en boret tunnel under Store Bælt.

En boret tunnel under Store Bælt er ikke blandt de løsninger, der er undersøgt, og meget tyder på, at skal økologiske katastrofer i Østersøen undgås, bør en boret tunnel gå under hele Store Bælt. Dette er ikke undersøgt, hverken teknisk eller prismæssigt.

Ad 5

For ikke senere at blive anklaget ved internationale domstole eller senere at blive beskyldt for at være skyldige i økologiske katastrofer i Østersøen bør de lande, der grænser op til Østersøen, være med i de undersøgelser, der skal foregå, inden bestemmelsen om en eventuel fast forbindelse tages.

Ad 6

I en samlet vurdering af investeringerne bør ministeren for offentlige arbejders udtalelser til mange sider med i beregningerne. Her tænkes på ministerens udtalelse til Jyllands-Posten om, at det jyske motorvejsnet vil være færdigt samtidig med en eventuel fast forbindelse.

Ifølge ministeren for offentlige arbejders svar på spørgsmål nr. S 793 af folketingsmedlem Tommy Dinesen (SF) er prisen:

»I de aktuelle planer, der i øjeblikket foreligger for strækningen Århus–Ålborg, forudsættes en 2-sporet motortrafikvej forberedt til 4-sporet motorvej mellem Handest syd for Hobro og Årestrup syd for Ålborg til færdiggørelse i 1991. Anlægsoverslaget for denne strækning andrager ca. 225 mill. kr.

Hvis de øvrige manglende strækninger mellem Århus og Ålborg udføres tilsvarende, vil den samlede restudgift andrage omkring 1.000 mill. kr. (heri inklusive Vejle–Horsens-motorvejen).«

Desuden bør omkostningerne til en fast forbindelse over Øresund medtages i vurderingerne, da ministeren flere gange både i og uden for folketinget har sagt, at en fast forbindelse over Øresund vil stå færdig umiddelbart efter en eventuel fast forbindelse over Store Bælt.

Ministeren har endvidere i et svar til folketingsmedlem Agnete Laustsen (KF) (spørgsmål nr. S 888) sagt:

»I februar 1984 blev det aftalt med den svenske trafikminister, at vi skulle træffe de nødvendige forberedelser til, at der, såfremt folketinget træffer beslutning om anlæg af en fast Storebæltforbindelse, meget hurtigt herefter kan optages dansk-svenske regeringsforhandlinger om faste forbindelser over Øresund.

Der blev derfor nedsat et dansk og et svensk embedsmandsudvalg med den opgave i sommeren 1985 at udarbejde forslag dels til regeringsoverenskomst om en fast forbindelse mellem København og Malmø, dels til regeringsoverenskomst om en jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingborg.

Som grundlag for forslagene til disse regeringsaftaler skal de to udvalg i samarbejde foretage en

ny gennemgang af de tekniske, økonomiske, finansielle og miljømæssige spørgsmål, som hænger sammen med anlæg af faste forbindelser over Øresund.«

Ad 7

Det er bemærkelsesværdigt, at samtlige rapporter bestilt af ministeren for offentlige arbejder overhovedet ikke har beskæftiget sig med, hvad det koster at få flere tusinde arbejdsløse.

Det er bemærkelsesværdigt, fordi man taler om samfundsøkonomien gang på gang, og det er vel samfundsøkonomi at medregne udgifter for samfundet, der opstår ved vedtagelser af så stor og vidtrækkende betydning som en fast forbindelse over Store Bælt.

Som eksempel herpå kan nævnes, at 10.000 arbejdsløse koster samfundet 1 mia kr. årligt i understøttelse, hvilket naturligvis ikke kan ses på

ministeren for offentlige arbejders budget, men det kan så findes på arbejdsministerens budget.

Det er endvidere bemærkelsesværdigt, at værfterne og deres beskæftigelse ved færgebyggeri og reparation ikke er medtaget.

Ej heller betydningen af hviletidsbestemmelserne for chaufførerne, der har brugt færgernes overfartstid som hviletid, er medtaget i de bestilte ministerrapporter.

Der regnes endvidere i rapporterne med flere forskellige takster for overførsler af gods og passagerer, men der er ingen steder taget hensyn til de millionrabatter, som vognmanden i dag får på baggrund af flere konkurrerende ruter – en faktor, som vognmænd og andre ikke kan regne med den dag, der er en fast forbindelse over Store Bælt.

De indtægter, DSB i dag har på overførsler på Store Bælt, bør også medregnes i det samlede regnskab for en eventuel fast forbindelse kontra fortsat færgefart.