

[Undervisnings- og forskningsministeren]

til staten svarende til statens gennemsnitlige budgetterede refusionstilskud pr. elev for eks-traudgifter til lærertimer og hjælpemidler til elever med svære handicap. Forslaget indebærer således, at amtskommunerne bidrager til undervisning m.v. af elever med svære handicap, som om de blev undervist i den offentlige skole.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.

Fiskeriministeren (Gammelgaard):

Jeg tillader mig herved for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om regulering af fiskeriet.

(Lovforslag nr. L 96).

Lovforslaget tager bl.a. sigte på at fastslå en række principper for fiskerireguleringen.

I de år, loven har været i kraft, har den været anvendt som hjemmel for forskellige reguleringsforanstaltninger til begrænsning af fangstniveauet. De benyttede reguleringer er sat i værk efter rådgivning fra det i henhold til lovens § 9 nedsatte udvalg, som bredt repræsenterer fiskerierhvervets interesser.

Det igangsatte perspektivplanarbejde, som jeg har iværksat for at få blotlagt de forskellige problemer, erhvervet står over for, er nu kommet ind i en fase, hvor fremtiden kan tilrettelægges.

Jeg forventer, at der på baggrund af drøftelser med organisationerne snarest foreligger et forslag til det fremtidige reguleringssystem, som herefter kan vurderes. Der bør tilstræbes en optimal ressource- og kapacitetsudnyttelse samt beskæftigelsesvirkning.

Endvidere har jeg med hjemmel i loven nedsat et rådgivende udvalg, som behandler sager vedrørende fiskerflådens fangstkapacitet i forhold til de eksisterende fiskerimuligheder.

Lovforslaget indeholder regler, som strammer målsætningen om at tilpasse fangstkapaciteten til fiskerimulighederne. Det har vist sig, at fartøjer, som reelt er betydelig større, nedmåles til under 5 GT og således med den nuværende regel unddrager sig kravet om tilladelse til anvendelse af fartøjer til erhvervs-mæssigt fiskeri. Dette har selvsagt ikke været hensigten. Som konsekvens af dette forslag er

det ligeledes nødvendigt at klargøre reglerne om registrering af fartøjer, som anvendes til erhvervsmæssigt fiskeri.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til velvillig behandling i det høje Ting.

Ritt Bjerregaard (S):

Som ordfører for forslagsstillerne skal jeg hermed tillade mig at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om en aktiv dansk freds- og afspændingspolitik.

(Beslutningsforslag nr. B 19).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager beslutningsforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Skriftlig redegørelse:

Redegørelse af 9/11-88 for anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

(Redegørelse nr. R 4)

Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):*I. Anlægsloven*

Da lov nr. 380 af 10. juni 1987 om anlæg af fast forbindelse over Storebælt blev gennemført, stod der nogle afgørende spørgsmål tilbage. Beslutning om disse er nu truffet. I betragtning af anlæggets størrelse har jeg anset det for rigtigt herefter at give Folketinget en redegørelse om anlæggets status og fremdrift.

Anlægsloven bestemmer, at der skal anlægges en fast forbindelse over Storebælt for jernbane- og vejtrafik. Anlægget skal udføres i 2 etaper. 1. etape er en jernbaneforbindelse. 2. etape er en motorvejsforbindelse. Loven bestemmer videre, at både jernbane og vej skal passere Vesterrenden på en bro med begrænset gennemsejlingshøjde. Jernbanen skal krydse Østerrenden i en tunnel. Motorvejsforbindelsen kan krydse Østerrenden enten på en højbro med en gennemsejlingshøjde, der opfylder Danmarks folkeretlige forpligtelser, eller i en sænketunnel.

For jernbanetunnelens vedkommende forudsætter loven, at både en sænketunnel og en boretunnel kan komme på tale.

[Trafik- og kommunikationsministeren]

For motorvejen til krydsning af Østerrenden bestemmer loven, at projekt til en højbro under alle omstændigheder skal udbydes i licitation. Projekt til en sænketunnel for motorvejen udarbejdes kun, hvis det må anses for anlægsmæssigt og økonomisk hensigtsmæssigt at udbyde begge alternativer i licitation.

Vi er nu nået så langt i forberedelses- og projekteringsarbejdet, at de afgørende spørgsmål om anlæggets udformning, herunder om, hvorledes hensynet til omgivelserne tilgodeses, har kunnet træffes.

II. Anlæggets udformning

Den 9. september 1988 afgav A/S Storebæltsforbindelsen sin indstilling om det samlede anlægs udformning. Indstillingen har været indgående drøftet mellem regeringen og de partier, der har indgået den politiske aftale af 12. juni 1986 om den faste forbindelse.

Folketingets Udvalg om Offentlige Arbejder er blevet orienteret om indstillingen og det supplerende materiale, som er fremskaffet til yderligere belysning af denne.

Herefter har jeg den 4. november 1988 tiltrådt selskabets indstilling, hvorefter anlægget udformes således:

- a) En 6.050 m lang bro over Storebælts Vesterrende til jernbane og motorvej med en fri gennemsejlingshøjde på 18 m.
- b) En 900 m lang rampe på Sprogø Vestrev.
- c) En 1.100 m lang rampe på Sprogø Østrev.
- d) En 7.050 m lang boret tunnel under Storebælts Østerrende til jernbane.
- e) En 6.725 m lang højbro over Østerrenden til motorvej.
Gennemsejlingshøjden skal opfylde Danmarks folkeretlige forpligtelser.
- f) Der bliver ingen rampe (opfyldning) ved Halsskov, hvilket har været forudsat i det foreløbige projekt.
- g) Linieføringen lægges ind over den nordvestlige del af Sprogø.

Bemærkningerne til forslag til anlægslov forudsatte, at Sprogø kunne inddrages til anlægget i det omfang, dette efter en detailprojektering viste sig nødvendigt. I den mellemtilgørende tid har der været planer fremme om at lade anlægget passere Sprogø i en afstand af 80-200 m fra øens nordside.

Herefter udestår til senere afgørelse kun valg af type for bro over Vesterrenden og for bro

over Østerrenden. Det første spørgsmål vil være afgjort i løbet af få måneder.

III. Hensyn til omgivelserne

I gennem 1970'erne samlede Folketingets drøftelser om Storebæltsforbindelsen sig særligt om valg mellem højbro og sænketunnel til en kombineret forbindelse over Østerrenden. De hovedhensyn, der her indgik, var anlæggets sikkerhed og funktion samt brugernes formodede præference.

Ved sagens genoptagelse i midten af 1980'erne blev det anlæggets mulige negative indvirkning på omgivelserne, der blev et hovedspørgsmål i drøftelserne.

Dette er baggrunden for bestemmelsen i anlægslovens § 5. Ifølge den skal anlæggets 2 etaper udføres hver for sig således, at der efter færrediggørelsen af hensyn til vandmiljøet i Østersøen sikres en uændret vandgennemstrømning i Storebælt.

Da anlægget naturligvis i en vis udstrækning vil påvirke vandgennemstrømningen, opfyldes kravet om uændret vandgennemstrømning gennem Østersøen ved at foretage kompenserende uddybninger.

Så sent som for et års tid siden regnede man med at skulle foretage kompenserende uddybninger i en størrelsesorden af 20 mio. m³. Det gælder selvfølgelig om at projektere de nødvendige uddybninger, så vi på den ene side når formålet med dem, men på den anden side ikke gør dem større end påkrævet - dette både af økonomiske grunde og for at begrænse indgrebet i havbunden mest muligt. Som et led i projekteringen er der udviklet en beregningsmodel, som har vist, at de kompenserende uddybninger kan begrænses til mellem 5 og 7 mio. m³ afhængig af den konstruktion, som vælges til Vestbroen.

Denne formindskelse af uddybningsens omfang har naturligvis nøje sammenhæng med den beskrevne anlægsudformning. Valg af boret tunnel til jernbaneforbindelsen under Østerrenden og udeladelse af rampen ved Halsskov er her afgørende elementer.

Jeg vil herom gerne konkludere:

Med den valgte anlægsudformning og gennemførelse af kompenserende uddybninger i det beregnede omfang er der sikkerhed for, at anlægslovens § 5 bliver opfyldt.

[Trafik- og kommunikationsministeren]

Selv om alle eksperter er enige om beregningernes tilfredsstillende kvalitet, iværksættes der imidlertid til yderligere sikring et måleprogram til løbende registrering af udviklingen i anlægsperioden. Skulle dette vise, at mindre justeringer af de kompenserende uddybninger er påkrævede, vil dette ske.

Det nødvendige indgreb i havbunden kan nu siges at blive betragtelig mindre, end det kunne forventes, da anlægsloven blev vedtaget.

I begyndelsen af dette år var Folketingets opmærksomhed omkring anlægget navnlig rettet mod anlæggets betydning for Langelandsund. I dette farvand forekommer perioder med såkaldt iltsvind. Man frygtede, at anlægget kunne forværre en sådan situation. Det er nu sandsynliggjort, at anlægget ikke vil have praktisk betydning for dette spørgsmål.

Det overvågningsprogram, som sættes i gang, vil imidlertid også omfatte iltmålinger i bundlaget og i det øvre lag i Langelandsund.

IV. Materialer

I pressen har der her i efteråret været betydelig omtale af, hvorledes materialer til anlægget skaffes, og hvorledes overskydende fyld bortskaffes.

Før den nu fastlagte anlægsudformning anslog man behovet for sand- og grusfyld til 15 mio. m³. Behovet er nu beregnet til 9,5 mio. m³. Hertil kommer en begrænset mængde betonsand, anslået til 0,3-0,6 mio. m³ afhængig af valg af brotype.

Der er foreløbig givet tilladelse til at indvinde 2 mio. m³. De resterende 7,5 mio. m³ kan indvindes ved uddybning i anlægsområdet, ved uddybning i kompensationsøjemed og fra indvindingsområder i Storebælt. Uden for anlægsområdet skal antagelig skaffes 5-6 mio. m³, og denne mængde kan hentes fra områder ved Romsø, Musholm og Slettings Grund.

Hvad angår de fyldmængder, der fremkommer ved selve anlægsarbejdet, herunder ved udboring for jernbanetunnel og kompenserende uddybning, vil genanvendelse ske i meget stor udstrækning, herunder til opfyldning mellem rampe og østlige rev på Sprogø for at undgå et vandområde uden tilstrækkelig cirkulation.

Resterende fyldmængder, der som nævnt vil blive ret begrænsede, kan klappes i de sugehuller, som er fremkommet ved indvinding, eller på en udpeget klappads nordvest for Sprogø.

Det gælder imidlertid om såvel indvinding som bortskaffelse, at begge transaktioner sker eller tilladelse fra Miljøministeriet (henholdsvis Skov- og Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen).

Der har endelig været interesse om mængden af sten, der skulle indvindes. Behovet andrager omkring 30.000. Der vil i Storebælt alene blive tale om at indvinde 3.000-4.000 t. Resten skaffes andetsteds fra.

V. Anlægsbudget

På basis af den fastlagte anlægsudformning og med hensyntagen til de øvrige forhold, som der er redegjort for foran, er der opstillet et revideret anlægsbudget i januar 1988-prisniveau. Det lyder på 17.850 mio. kr. og indeholder følgende hovedposter:

Østbanetunnel	3.851
Vestbro	4.521
Østvejbros	5.352
Landanlæg	619
Baneinstallationer	1.403
Kompensationsudbygninger, 1. etape .	265
Reserver	1.839
	<hr/>
	17.850

De enkelte poster omfatter forundersøgelser, projektering, tilsyn, administration m.v. Posten Østvejbros inkluderer kompenserende uddybninger for 2. etape, da disse forventes gennemført som del af entrepriser for denne anlægsdel.

Ved den sammenfattende vurdering har bestyrelsen for A/S Storebæltsforbindelsen fundet, at en løsning med boret tunnel er økonomisk konkurrencedygtig over for sænketunnelne. Der lægges vægt på, at DSB over for A/S Storebæltsforbindelsen har anbefalet den borede løsning, og selskabet lægger også vægt på, at den borede løsning fører ny teknologi til Danmark. Desuden har det været af betydning, at miljømyndighederne har peget på, at en løsning med en boret tunnel indeholder så væsentlige miljømæssige fordele frem for en sænketunnel, at denne løsning bør foretrækkes.

Om motorvejsforbindelsen gælder, at en højbro må foretrækkes frem for en sænketunnel - af økonomiske grunde. Når anlægget skal udføres uden rampe ved Halsskov, anslås en sænketunnel at være 1.300 mio. kr. dyrere end højbroen.

[Trafik- og kommunikationsministeren]

Som det ses, er der i budgettet afsat en reserve på 1.839 mio. kr. Det er til imødegåelse af bygherrerisici, usikkerhed i overslag m.v.

Der er således tale om en reserve, der skal inddække den usikkerhed, der nødvendigvis må være i et budget for et så stort anlæg. Der er ikke tale om et puljebeløb, som der kan trækkes på til egentlige projektændringer, som man af den ene eller anden grund, herunder miljømæssige, måtte finde ønskelige.

Hvis det overvågningsprogram, der iværksættes til dokumentation for opnået uændret vandgennemstrømning, mod al forventning viser, at en justering i kompensationsudbydningerne bør ske, er en merudgift herved naturligvis omfattet af reserven på linie med anden usikkerhed i mængdeberegninger m.v.

VI. Tidsplan

Jernbaneforbindelsen vil efter den fastlagte tidsplan kunne tages i brug i 1993.

Tidsintervallet mellem 1. og 2. etape er fastlagt til tre år. Motorvejsforbindelsen vil således efter planen kunne tages i brug i 1996.

I de modtagne tilbud på jernbanetunnelen er der bl.a. taget forbehold for vejrlig og jordbundsforhold, herunder for stenforekomster. Sådanne forhold vil kunne medføre både meromkostninger og forsinkelser i byggeprogrammet.

Der er af A/S Storebæltsforbindelsen foretaget en sammenlignende risikoanalyse mellem en boret tunnel og en sænketunnel. Hvis uheldet er ude, det vil sige, hvis man ved gennemførelsen af den borede tunnel løber ind i jordbundsforhold, der er meget besværlige i forhold til, hvad der må forventes efter de foretagne undersøgelser, kan der blive tale om væsentlige forsinkelser. Selv om der også knytter sig – især vejrmæssige – risici til sænketunnelløsningen, må man være opmærksom på, at risikoen for at løbe ind i en langvarig forsinkelse efter teknikernes bedømmelse herved ville være mindre.

VII. Anlæggets rentabilitet

Anlæggets driftsøkonomiske rentabilitet må betragtes separat for jernbaneforbindelsen henholdsvis motorvejsforbindelsen.

DSB's økonomiske fordele af den faste forbindelse vil være betydelige. De kan henføres

til generel besparelse i driftsomkostninger for togfærgeoverfarten, mere rationel driftstilrettelæggelse og ikke mindst øget trafik, der giver indtægter, som rækker ud over den begrænsede strækning mellem Korsør og Nyborg. Hertil kommer besparelser i fornyelse af færger og anlæg, som uden en fast forbindelse ville have krævet betydelige investeringer i de kommende år. Modsat skal DSB i henhold til anlægslovens § 9, stk. 6, over 30 år betale et beløb til A/S Storebæltsforbindelsen til forrentning af og afdrag på lån til finansiering af jernbaneforbindelsen samt driftsomkostninger. Desuden vil DSB ved vejforbindelsens åbning miste indtægter fra biloverfarten.

Alt i alt har DSB i sin langtidsplan »Plan 2000«, hvis vigtigste udgangspunkt er beslutningen om en fast forbindelse over Storebælt, anvist et udviklingsforløb i sit tilskudsbehov, der indebærer tydelige forbedringer i den samlede resultatdannelse fra 1988 til 2000.

Aktuelle beregninger viser for vejforbindelsen fortsat en driftsøkonomisk tilfredsstillende rentabilitet.

Om den forventede trafik, der er grundlag for disse beregninger, skal jeg bemærke:

Anlægslovens grundlag var på dette punkt 1985-rapporten om Storebælt. Den regnede med en årlig stigning frem til forbindelsens åbning i antallet af personbiler på 1,2 pct. og i antallet af lastbilenheder på 4,1 pct. Den faktiske udvikling i årene 1980–87 viser en gennemsnitlig stigning i antallet af personbiler på 3,67 pct. og i antallet af lastbilenheder på 5,50 pct.

Denne faktiske udvikling har naturligvis været grundlaget for de aktuelle beregninger.

VIII. Beskæftigelse

Det er beskæftigelsesmæssigt set et hensigtsmæssigt tidspunkt at sætte dette arbejde i gang på. Tilvejebringelse af netop den arbejdskraft, som anlægget kræver, må imidlertid organiseres. Denne opgave er taget op under Arbejdsministeriet. Hensyn må herved tages til, at arbejdskraft i en vis udstrækning omfordeles fra igangværende arbejdspladser til nyanlægget.

Afviklingen af færgefarterne på Storebælt og reduktion af færgedrift på Kattegat affører et særligt beskæftigelsesmæssigt spørgsmål. Det vedrører først og fremmest DSB-medarbejdere. Den etapevise afvikling af færgeoverfarterne på Storebælt er i denne forbindelse en positiv

[Trafik- og kommunikationsministeren]

ting. I samarbejde med personaleorganisationerne vil DSB som bestemt i den politiske aftale af 12. juni 1986 sikre dels færgeoverfarternes fulde funktionsduelighed til sidste tur, dels det pågældende personale interesser.

Undersøgelse af muligheder for at skabe nye arbejdspladser i Korsør-Nyborg-området er også sat i gang med deltagelse af repræsentanter for kommunerne.

Der er tid til rådighed til at gennemdrøfte muligheder og tilrettelægge initiativer, hvilket jeg tror vil lette vejen for en tilfredsstillende håndtering af disse afledte, men væsentlige virkninger af trafikomlægningen.

IX. Sammenfattende vurdering

Det er den klare og samstemmende opfattelse hos de partier, der har indgået den politiske aftale, at der på alle punkter nu er nået en tilfredsstillende løsning, funktionelt, teknisk, økonomisk og miljømæssigt.

Landets erhvervsliv støtter den faste forbindelse. Det skulle dokumentere, at der er tale om et tiltag af betydning for landets erhvervsmæssige udvikling. Vi ved, at kun øget produktion opnået gennem reducerede omkostninger er vejen til forbedring af betalingsbalancen på lang sigt. Storebæltsforbindelsen er et afgørende bidrag hertil.

Et afgørende forhold er, at befolkningens valgfrihed mellem bane og vej sikres.

Hermed er ikke sagt, at en rimelig støtte til fremme af den kollektive trafik ikke kan være på sin plads. Denne betragtning tilgodeses gennem den tidsmæssige præference for jernbaneforbindelsen, der herved får en mulighed for at konsolidere sig konkurrencemæssigt.

Som argument imod motorvejsforbindelsen fremføres det synspunkt, at biltrafikken ikke bør understøttes, men bremses i sin vækst af hensyn til luftforureningen. Umiddelbart er dette en besnærende betragtning, men den er ikke holdbar. Samme trafikmængde vil efter hidtidige beregninger blive afviklet med mindre energiforbrug og mindre luftforurening, end hvis bilerne skulle færges over. Indebærer den faste forbindelse øget biltrafik, er dette et udtryk for behovet for forbindelsen.

Det årlige udslip af kvælstofoxider er her i landet 250.000 t, hvoraf trafikken tegner sig for 80.000 t. En forsvindende del kommer fra passage af Storebælt. Skal der sættes ind imod bil-

trafikkens bidrag til luftforureningen, må dette ske på generelt plan, ikke ved kunstigt at hindre en tidssvarende trafikafvikling i landets mest betydningsfulde samfærdselspunkt.

Dette og andre lignende synspunkter har været fremført som argument imod Storebæltsforbindelsen. De kunne have været fremført imod udbygning af motorvejsnettet og andre store trafik anlæg. Herved er den betydning, som Storebæltsforbindelsen vil få for landets trafikale og dermed såvel erhvervsmæssige som trivselsmæssige udvikling, beklageligvis til tider blevet overskygget.

Nu er projektet i enighed mellem de i den politiske aftale deltagende partier lagt fast. De nødvendige forundersøgelser er tilendebragt. Det er forligspartiernes overbevisning, at anlægget vil få en stærk, positiv indvirkning på samfundsudviklingen, og de håber, at dette nu vil indtage den dominerende plads i offentlighedens interesse for anlægget.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 8:

Forespørgsel til forsvarsministeren [om, hvordan ministeren vurderer mulighederne for at indgå et forsvarsførlig for årene 1989, 1990 og 1991].

Af Hans Hækkerup (S) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 1/11 88).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål til ministre:

Spm. nr. S 149

1) Til industriministeren af:

Hjortnæs (S):

»Hvilken betydning tillægger ministeren det rekreative fiskeri som led i udviklingen af Danmark som turistland?«