

Spørgsmål 41:

Ministerens kommentarer udbedes til vedlagte artikler af henholdsvis 6. december 1985, 9. januar 1986 og 17. januar 1986. (Udeladt her).

Svar:

De tre artikler omhandler den idé, der går ud på at udføre en fast forbindelse over Storebælt som en boret tunnel mellem Sjælland og Fyn.

Jeg kan herom henholde mig til de oplysninger, som indeholdes i mit svar af 3. marts 1987 på udvalgets spørgsmål 6.

Som anført i de almindelige bemærkninger til lovforslaget kan både en sænketunnel og en boret tunnel komme på tale til jernbaneforbindelsen i Storebælt's Østerrende.

Spørgsmål 42:

Der ønskes en opdeling på statslige investeringer og private investeringer for så vidt angår tabellens oversigt over investeringer i Storebælt'sforbindelsen.

Svar:

Hele aktiekapitalen i A/S Storebælt'sforbindelsen skal ifølge lovforslaget ejes af den danske stat. Der kan derfor ikke ejendoms-mæssigt sondres mellem en statslig og en privat investering i anlægget.

Anlægs- og finansieringsudgiften skal for hovedpartens vedkommende fremskaffes ad lånevej og således ikke over statsbudgettet. Om størrelsen af den statslige aktiekapital henvises til mit svar af 3. marts 1987 på udvalgets spørgsmål 14.

Spørgsmål 43:

Ministerens kommentarer udbedes til vedlagte artikel fra Berlingske Tidende den 19. marts 1987. (Udeladt her).

Svar:

Artiklen omhandler et tunnelanlæg under havet i Ålesundområdet i Norge.

Jeg har intet kendskab til det pågældende anlæg. Det fremgår imidlertid af artiklen, at der er tale om i klippegrund at sprænge en tunnel. En sammenligning mellem det i artiklen omtalte anlæg og en fast forbindelse over Storebælt har derfor ikke interesse.

Jeg skal i øvrigt bemærke, at der som anført i mit svar af 3. marts 1987 på udvalgets spørgsmål 6 kort før årsskiftet 1985/86 fremkom et norsk forslag til borede vej- og jernbanetunneler mellem Sjælland og Fyn. Som det ligeledes er anført i mit nævnte svar, blev forslaget undergivet en sagkyndig vurdering, og det kan herefter ikke anses for at være et aktuelt alternativ for en fast forbindelse over Storebælt.

Spørgsmål 44:

Vil der efter færdiggørelse af den faste forbindelse blive oprettet et særligt overvågningspersonale?

Svar:

Spørgsmålet må besvares bekræftende.

Man påregner, at der oprettes en særlig driftsorganisation for den faste forbindelse, hvilken organisation bl.a. får til opgave at overvåge såvel trafikken på selve forbindelsen som sejladsen gennem Storebælt.

Spørgsmål 45:

Hvorledes vil konkurrenceforholdet mellem DSB og private vognmænd blive efter ibrugtagning af den faste forbindelse?

Svar:

Det følgende svar sigter på situationen, når den faste forbindelse for både jernbane- og vejtrafik er taget i brug.

Den faste forbindelse vil ifølge selve hovedbegrundelsen for at bringe anlægget til udførelse indebære afgørende forbedringer for godstrafikken både på jernbane og ad landevej. Begge transportmuligheders konkurrenceevne vil følgelig blive styrket i forhold til alternativet med fortsat færgefart.

For DSB vil fordelene særligt bestå i tidsbesparelser og muligheden for bedre udnyttelse af materiel og mandskab. Disse forhold vil atter indvirke på service- og omkostningsniveau, der er bestemmende for konkurrenceevnen.

Hvad takstfastsættelsen for jernbanetransporten angår, indebærer bestemmelsen i lovforslagets § 9, stk. 3, at DSB's betaling for passage af den faste forbindelse ved anlæggets færdiggørelse lægges fast, således at den dækker omkostningerne til forrentning og afskrivning af jernbanedelen af anlægget.