

DSBs betaling for en godstransport vil således blive fastsat uden en specifik ydelse til A/S Storebæltsforbindelsen for passage af den faste forbindelse, idet en sådan vil blive indregnet i de tariffer, der fastsættes. Dette giver en frihedsgrad for DSB i takstfastsættelsen.

Også for lastbiltrafikkens vedkommende vil der være en tidsmæssig gevinst, dels i form af kortere passagetid, dels i form af sparet ventetid. Tidsfaktoren må anses for et væsentligt konkurrenceparameter for lastbiltrafikken.

I hvilket omfang dette forhold også indebærer besparelser til mandskab og materiel, kan det være vanskeligt at vurdere. Det må dog påregnes, at der også for lastbiltrafikken i denne henseende vil være en omkostningsmæssig gevinst.

For passage af den faste vejforbindelse skal der ifølge lovforslagets § 11, stk. 1, betales en afgift. Den skal ved forbindelsens åbning være af samme størrelsesorden som de tilsvarende færgetakster på tidspunktet for forbindelsens ibrugtagning med fradrag af biltrafikkens egne omkostninger til kørsel på forbindelsen.

Dette indebærer, at lastbilerne i princippet skal have samme udgift ved passage af den faste forbindelse som ved at blive overført med færge, idet der herved må tages udgangspunkt i det faktiske takstniveau med hensyntagen til rabatydelse.

Uden en detaljeret udredning af de påpegede sammenhænge vil det ikke være muligt på en tilfredsstillende underbygget måde at udtale sig om, hvorvidt den faste forbindelse vil forrykke den indbyrdes konkurrencemæssige stilling mellem jernbane- og landevejstransport af gods. Konkurrenceforholdet afhænger bl.a. også af udviklingen i transportteknologien.

Følgende konklusion mener jeg dog at kunne drage af de foranstående betragtninger:

De indvundne besparelser til materiel og mandskab synes at give en overvægt til DSB.

Taksterne vil selvsagt være et væsentligt konkurrenceparameter. DSB vil efter den faste forbindelsens åbning som udgangspunkt have en friere stilling i takstfastsættelsen end den, der i lovforslaget gælder for fastsættelse af takster for lastbiltrafikken.

Lastbilernes betaling er derimod bundet til takstniveauet på færgeoverfarten.

Denne principielle situation er imidlertid ikke forskellig fra takstdannelsen under alternativet med færgefart.

Med dette synspunkt er der mulighed for, at den faste forbindelse kan styrke DSBs konkurrenceevne i forhold til lastbiltrafikken. Imidlertid er DSBs takstfastsættelse undergivet politisk kontrol, således at det vil være muligt herigennem at styre konkurrencen mellem de to transportmidler.

#### *Spørgsmål 46:*

Ministeren bedes indhente et overslag over prisen for en boret tunnel under Østerrenden hos Nordisk Tunnel Projektering (der henvises til bilag 26).

#### *Svar:*

Som det er bekendt, har Ministeriet for Offentlige Arbejder i 1986-87 gennemført undersøgelser bl.a. med henblik på en yderligere belysning af muligheden for at udføre en fast forbindelse for jernbanetrafik til krydsning af Storebælts Østerrende i en boret tunnel.

Det således tilvejebragte materiale vil blive overdraget A/S Storebæltsforbindelsen sammen med det øvrige indtil nu tilvejebragte undersøgelsesmateriale.

Det foreliggende giver ikke mig grundlag for at udelukke hverken en sænketunnel eller en boret tunnel som en realistisk mulighed for jernbaneforbindelsen under Østerrenden. Ministeriets hovedrådgiver for projektet om den borede tunnel er det engelske firma Sir William Halcrow & Partners. Jeg ser ingen grund til at udskifte denne rådgiver eller supplere dennes rådgivning ved nu at engagere Nordisk Tunnel Projektering.

Hertil kommer, at jeg finder det forkert, at jeg efter stiftelsen af A/S Storebæltsforbindelsen træffer helt konkrete dispositioner med hensyn til det videre undersøgelses- og projekteringsarbejde.

#### *Spørgsmål 47:*

Idet der henvises til vedlagte artikel i Politiken af 30. marts 1987 (udeladt her), spørges, om ministeren vil forelægge notatet fra ministeriets planlægningsafdeling til brostyrelsen for udvalget.