

## *Bemærkninger til forslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Storebæltsbyggeriets tunneldel har været udsat for mange uheld. Arbejdet kom ikke i gang til planlagt tid på grund af, at leverancen af tunnelboremaskinerne var forsinket, og da de endelig kom i gang, virkede materiellet ikke, som det skulle.

Siden kom oversvømmelsen af tunnelerne på Sprogø, som betød en yderligere forsinkelse i forhold til den oprindelige tidsplan, efter hvilken togtunnelerne skulle stå færdige i 1993. Starttidspunktet er nu sat til 1995, hvor det så er meningen, at DSB skal overtage togtunnelerne.

I lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt står der i § 9, stk. 3, nr. 1, bl.a. følgende:

»Den udgift, der er nødvendig til at forrente og afdrage de udgifter, der er forbundet med anlægget af jernbanetunnelen under østerrenden, herunder finansieringsomkostninger og andre følgeudgifter.«

Ligledes står der bl.a. i stk. 6:

»De udgifter, der er forbundet med anlæg af jernbaneforbindelsen, opgøres løbende og forudsættes forrentet og afdraget over 30 år fra ibrugtagning af 1. etape.«

Med andre ord DSB overtager et byggeri uanset omkostninger og skal tilbagebetale hele summen, uanset hvilke fordyrelser der påføres byggeriet undervejs. Endvidere betyder det, at jernbanedelen er selvfinansierende.

At dette ikke er en sag alene mellem det flertal, der har besluttet de faste forbindelser, altså Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, Centrum-Demokraterne og Kristeligt Folkeparti, ses af, at der i loven gives finansministeren bemyndigelse til, at staten garanterer betaling af renter og afdrag samt andre løbende forpligtelser (§ 8, stk. 3).

Staten er som bekendt os alle, derfor må loven ændres, men på nuværende tidspunkt har den såkaldte politiske følgegruppe, dvs. politikere fra de partier, der stemte for byggeriet på Storebælt, endnu ikke taget et sådant initiativ.

SF mener, at der her og nu bør ske en afklaring af de økonomiske forhold i form af en kompensation til DSB for de forventede fordyrelser. I den forbindelse bør det overvejes, om ikke tilbagebetalingsmåden for DSB bør følge samme koncept, som man har valgt at bruge på Øresundsforbindelsen, hvor DSB hvert år får en fast garanteret sum.

Eftersom DSB's tilbagebetaling af alle udgifter vedrørende jernbanedelen på Storebælt skal betales af brugerne, kan fordyrelserne nemt medføre forringede vilkår for den kollektive trafik. Jernbanedelen bliver nu ikke færdig tre år før vejdelene, og dermed får den ikke det forspring med hensyn til kapring af passagerer og gods, som bl.a. skulle være en del af regeringens trafikhandlingsplan.

Den forsinkede ibrugtagning af jernbanedelen betyder samtidig en undergravning af forudsætningerne for den treårige økonomiske rammeaftale (1990-93) mellem DSB, regeringen og Socialdemokratiet, CD og Kristeligt Folkeparti.

### *Bemærkninger til beslutningsforslagets enkelte punkter*

#### Ad 1

Allerede nu tales der om, at der skal være en voldgiftssag mellem A/S Storebæltsforbindelsen og MT-Group. En regning ifølge dagspressen på 850 mio. kr. Hertil skal så medregnes forsinkelserne med boremaskinerne, hvoraf to først starter nu fra Halsskovsiden, samt at boremaskinerne fra Sprogø har været under saltvand.

#### Ad 2

Det er i dag sikkert, at DSB ikke får det lovede forspring på tre år med hensyn til økonomien. Det er også usikkert, om tilbagebetalingen af byggeriet vil kunne forrente sig eller i det hele taget give nogen indtægt. Til sammenligning kan det anføres, at DSB's biloverførsler i dag mellem Halsskov og Knudshoved giver et overskud til DSB på ca. 400 mio. kr.