

Miljømæssige og ressourcemæssige forhold kan meget vel tænkes at medføre, at den teknisk højt udviklede del af verden i fremtiden i øget udstrækning vil satse på den kollektive trafik. Det er derfor af stor betydning, at man ved valget af den faste forbindelse ikke fastlåser mulighederne for trafikudbygningen omkring år 2000.

Dette forhold indgår da også i de overvejelser, som det af ministeren for offentlige arbejder nedsatte udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse har gjort sig, og som har ført udvalget til den konklusion, at en fast Storebæltsforbindelse bør anlægges så hurtigt, dette er teknisk muligt, og at den første faste Storebæltsforbindelse bør være en tosporet jernbanetunnel og -lavbro til afvikling dels af almindelig jernbanetrafik, dels biltrafik med dertil særligt indrettet rullende materiel og terminalanlæg.

Ser man på de vurderinger, som i øvrigt har fået udvalget til at foretrække en tog-tunnel som den første faste forbindelse over Storebælt, fremgår det, at udvalget har lagt hovedvægten på, at den anbefalede tunnel-løsning må anses for at være den *samfundsøkonomisk mest rentable*. Udvalget gør endvidere opmærksom på, at den anbefalede løsning er den *mindst kapitalkrævende* og således i anlægsperioden vil give den mindste belastning af den samfundsøkonomiske balance.

Til illustration af udvalgets samfundsøkonomiske vurderinger skal fra udvalgets rapport anføres nedenstående tabel over resultaterne af disse vurderinger.

I denne tabel går man ud fra en forudsætning om en rentefod på 7 pct.

I forspalten til tabellen er anført de af udvalgets undersøgelse omfattede faste forbindelser eller kombinationen heraf. For hvert af disse alternativer er der under indtil tre forskellige antagelser med hensyn til takstniveauets højde på de faste forbindelser (1: Svarende til nuværende færgetakster, 2: Halvdelen af nuværende færgetakster og 3: Takstfri fast forbindelse) angivet *kapi-*

*talværdier, svarende til det trafikale og omkostningsmæssige udviklingsforløb*, man vil få frem til år 2000, såfremt man forudsætter den pågældende faste forbindelse taget i brug i 1980. Det er vigtigt at bemærke sig, at disse udviklingsforløb er sammenholdt med det forløb, man vil få, såfremt ingen fast forbindelse anlægges, dvs. med fortsat færgefart og med samme takst- og serviceniveau som nu, såvel på Storebælt som på Kattegatruterne. Resultaterne i tabellen angiver altså overalt de kapitaliserede forskelle i henholdsvis trafikantfordele, driftsomkostninger samt investeringer mellem udviklingsforløbet under forudsætning af anlæg af den eller de i forspalten nævnte faste forbindelser og udviklingsforløbet, som det ville være, såfremt trafikken alene afvikles med færger. Alle beløb er for at gøre sammenligning mulig henført til samme tidspunkt — den 1. januar 1980. — med en rentefod på 7 pct. p.a.

For hvert af de behandlede alternativer angives derefter i den næstsidste søjle i tabellerne den pågældende alternative *nettokapitalværdi*, beregnet som summen af trafikanternes direkte fordele og nettobesparelsen i driftsomkostninger minus nettoinvesteringerne. Denne kapitalværdi udtrykker med andre ord det samfundsøkonomiske overskud, der under de angivne beregningsforudsætninger vil kunne opnås inden for 20 års perioden 1980-2000, såfremt man anlægger den i forspalten nævnte faste forbindelse — eller kombination af forbindelser — i stedet for at fortsætte alene med færgefart som nu.

Endelig er i den sidste søjle angivet et såkaldt benefit-cost forhold, der er beregnet som summen af de direkte trafikantfordele og besparelserne i driftsomkostninger divideret med nettoinvesteringen.

Den samfundsøkonomiske værdi af de behandlede alternative projekter er således sammenfattet i disse to tal: *Nettokapitalværdien og benefit-cost forholdet*, og på grundlag heraf kan projekterne sammenlignes.