

[Ministeren for offentlige arbejder.]

motorvej over Store Bælt, at de igangværende motorveje over Fyn og på Sjælland færdiggøres samtidig med broen. Disse anlægges i første omgang kun med fire spor, men forberedes for seks spor, og når udviklingen til sin tid nødvendiggør dette, må kapaciteten øges til seks spor. Omkostningerne ved anlæg af de resterende motorvejsstrækninger anslås til 150 mill. kr. på Sjælland og til 340 mill. kr. på Fyn.

Motorvejsanlægsprogrammet for de kommende 10 år forudsætter imidlertid, at disse strækninger bringes til udførelse uanset, om en Storebæltsbro anlægges. Broens etablering forøger imidlertid den vægt, man må tillægge arbejderens færdiggørelse som forudsat.

Anlægsudgiften til en Storebæltsbro anslås til godt 3 mia. kr. og anlægsudgiften til en Saltholmlufthavn til godt 4 mia. kr., hvoraf ca. 1 mia. kr. påregnes afholdt af andre end lufthavnsanlægget. Statens økonomiske engagement i disse to anlæg er således godt 6 mia. kr. De realisationsbeløb, som en frigørelse af lufthavnen i Kastrup vil indbringe, kan vanskeligt anslås, men det er klart, at der er tale om et meget betydeligt beløb, hvilket er væsentligt ved den statsfinansielle bedømmelse.

Efter foreliggende beregninger er såvel Saltholmlufthavnen som Storebæltsbroen særdeles rentable foretagender.

Teknisk udvalg har for det sidstnævnte anlæg foretaget omfattende beregninger, der klart viser det såvel samfundsøkonomisk som privatøkonomisk hensigtsmæssige i at investere i en Storebæltsbro. Tilvejebringelse af en fast forbindelse over Store Bælt betyder, at det samfundsøkonomisk bedømt bliver billigere at komme fra den ene del af landet til den anden, i første række på grund af, at det store personaleforbrug, som er nødvendigt til færgefartens opretholdelse, spares ved anlægget af en bro. Det følger heraf, at det også for brugerne skal gøres billigere at passere Bæltet. Lovforslaget forudsætter, at brugerne gennem en afgift skal betale, hvad broens anlæg og drift koster. Disse afgifter vil imidlertid blive kendeligt lavere end de nugældende færgetakster, selv om nogen endelig beregning ikke med udbytte kan foretages nu.

Hvad angår Københavns lufthavns for-

hold, er grundlaget mere kompliceret, idet de to lufthavne i Kastrup og på Saltholm i kapitalmæssig og dermed i rentabilitetsmæssig henseende må anskues under ét, idet loven om Københavns lufthavnsvæsen har institueret en særlig virksomhed for disse anlæg. Væsentlige usikkerhedsfaktorer indgår i en beregning, f. eks. de netop nævnte realisationsværdier i Kastrup og den endelige fordeling af investeringerne på Saltholm mellem lufthavnsanlægget og brugerne. Selv om der bortses fra realisationsværdierne i Kastrup, må man påregne, at Saltholmlufthavnen vil kunne opnå fuld omkostningsdækning på sit årsregnskab, heri inkluderet forrentning og afskrivning, i hvert fald i løbet af de første fem år af dens benyttelsestid.

Medens Københavns lufthavn er en eksisterende virksomhed, er Storebæltsbroen et selvstændigt nyanlæg også virksomhedsmæssigt set. I finansieringsmæssig henseende får dette betydning derved, at fremskaffelse af kapital til Storebæltsbroen naturligt kan betragtes som en isoleret foretælse, medens kapitalbehovet til Saltholmlufthavnen i loven om Københavns lufthavnsvæsen er sammenkædet med Kastrup lufthavns forhold. Denne lov forudsætter tilvejebragt en samlet investeringsplan for Københavns lufthavnsvæsen. Da denne virksomhed løbende tilvejebringer et driftsoverskud, er det rimeligt at overveje anvendelsen af dette eller en del af dette til finansiering af afløsningslufthavne. Den del af anlægskapitalen for Saltholmlufthavnen, der ikke tilvejebringes på denne måde — og det drejer sig om hovedparten — forudsættes tilvejebragt ved optagelse af inden- eller udenlandske lån.

Ligeledes forudsættes det, at kapitalen til Storebæltsbroen hovedsagelig fremskaffes ved lån. Kun en mindre andel tænkes indskudt fra staten i øvrigt. Regeringen skønner det fuldt ud muligt at fremskaffe denne kapital ad lånevejen. For en ordens skyld skal jeg dog bemærke, at mindre beløb i den indledende fase forudsættes tilvejebragt uden optagelse af lån. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget om Saltholm, skal de udgifter, som dispositionerne efter dette lovforslags § 2 medfører, afholdes uden lånoptagelse, og det fremgår af § 12 i lovforslaget om Storebæltsbroen, at regeringen agter straks at sætte forundersøgelser