

[Ministeren for offentlige arbejder]

Prognoseerne baserer sig på meget forskellige forudsætninger med hensyn til økonomisk udvikling og pris- og takstforhold. En angivelse af udvalgte prognosetal i denne kortfattede redegørelse vil derfor ikke kunne undgå at virke tilfældig og også misvisende. Jeg skal derfor her afstå fra at plukke enkelte prognosetal ud. I stedet vil jeg henvise til rapporten.

Man må væbne sig med sund skepsis, når der er tale om forudsigelser på så lang sigt som helt frem til år 2010. Mange af overvejelserne må naturnødvendigt nøjes med at resultere i skøn. Hvem kan sige noget sikkert om fremtidens bilpriser (afgifter), benzinpriser, økonomiske vækst, konjunkturer, valutakurser, renteutvikling, beskæftigelsessituation, tekniske fremskridt osv.?

Uanset hvilken holdning man kan have til værdien af så langsigtede prognoser, tror jeg, at det nu foreliggende prognosegrundlag kan betegnes som det mest realistiske, der kan tilvejebringes på nuværende tidspunkt.

3. På grundlag af de reviderede prognoser er den samfundsøkonomiske rentabilitet af en fast forbindelse over Store Bælt beregnet. Dette sker ved at sammenholde de samlede omkostninger ved afvikling af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark ved en fast forbindelse og en vis færgefart mellem Jylland og Sjælland med de tilsvarende omkostninger ved fortsat ren færgefart. I beregningerne indgår værdien af, at trafikken ved en fast forbindelse kommer hurtigere frem.

Rapportens beregninger er generelt udarbejdet i 1982-prisniveau. Anlægsudgiften for det i anlægsloven forudsatte broprojekt udgør i januar 1982-priser 9,3 mia kr. eksklusive moms og renter i byggetiden. Opdateret til januar 1983-priser beløber anlægssummen sig til 10,4 mia kr.

I tilfælde af fortsat færgefart forudsættes de nuværende to overfarter over Store Bælt sammenlagt til én fælles overfart for vej- og banetrafik. Dette vil kræve investeringer i færger og færgelejer over en 20-årig periode på mere end 3 mia kr. Dertil skal lægges omfattende investeringer til udskiftning af færger på ruterne mellem Sjælland og Jylland.

Sammenlignet med fortsat færgefart udviser broprojektet en samfundsmæssig rentabilitet på 9-12 pct. Disse tal er realrenter, idet beregningerne er gennemført i faste priser. Tallene kan derfor ikke umiddelbart sam-

menlignes med lånerenten. Inflationselementet skal først lægges til. Variationen i de nævnte tal afspejler alternative forudsætninger om trafikudvikling og takstfastsættelse.

På denne baggrund kan man fortsat anse etablering af en fast forbindelse over Store Bælt som mere fordelagtig end en udbygning af færgetrafikken.

4. En biltogsforbindelses anlægsudgift beløber sig til knap 6 mia kr. i prisniveau januar 1982. Den har som ved tidligere beregninger en væsentlig højere rentabilitet end broforbindelsen.

Jeg finder imidlertid ikke, at dette giver anledning til på ny at overveje en biltogsløsning. Det samme gælder etablering af en forbindelse over Samsø og Svanegrund. Folketinget har gentagne gange afvist disse løsnings, og regeringen går ud fra, at dette fortsat er folketingets holdning.

På grundlag af folketingets tidligere – og gentagne – prioritering af broforbindelsen foreligger der et særdeles velunderbygget undersøgelsesmateriale. Inden projektet i 1978 blev stillet i bero, var der anvendt ca. 130 mill. kr. til forundersøgelser, projektering og forberedelse af udbudsgrundlag.

Projektet anses ikke for at være blevet teknisk forældet i udsættelsesperioden. Det vil kunne igangsættes på forholdsvis kort tid. En virkeliggørelse af det foreliggende broprojekt vil antagelig – inklusive forberedelser – kunne ske på ca. 8 år fra tidspunktet for igangsættelsesbeslutning. I rapporten er rent beregningsmæssigt anvendt årstallet 1995 som broens første driftsår.

De økonomiske beregninger vedrørende en kombineret forbindelse for vej- og banetrafik er i rapporten baseret på det foreliggende broprojekt, især fordi det er det mest gennemarbejdede projekt.

Der findes imidlertid også andre forslag til udførelse af en kombineret forbindelse, der adskiller sig fra broprojektet ved udformningen af forbindelsen over Østerrende. Højbroen for vej og bane i broprojektet kan således erstattes af et kombineret tunnelanlæg med såvel jernbaneforbindelse som motorvej. Alternativt kan forbindelsen over Østerrende udføres separat for vej og bane med en vejbro og en jernbanetunnel.

Ifølge tidligere foretagne beregninger har overslagene for disse projekter været omtrent identiske med eller noget dyrere end bropro-