

[Ministeren for offentlige arbejder]

jektet. Dette indebærer, at den samfundsøkonomiske fordelagtighed af disse løsninger ikke adskiller sig væsentligt fra broprojektets forrentning.

På baggrund af den teknologiske udvikling, især inden for tunnelbyggeriet, er det vanskeligt at vurdere, hvorledes overslaget for broprojektet i dag forholder sig til overslagene for disse alternative forslag vedrørende forbindelsen over Østerrende. Disse forslag er ikke anlægsteknisk blevet revideret under de netop foretagne undersøgelser, hvor der alene er gennemført en summarisk fremskrivning af de tidligere opstillede overslag.

5. Statsbroen Store Bælt har tidligere beregnet, at importkvoten for broanlægget udgør ca. 17 pct. Det er herved en forudsætning, at der anvendes dansk cement, dansk stål (for så vidt de pågældende ståltyper overhovedet produceres her i landet) og danske stenmaterialer. Importkvoten for færger og færgelejer udgør henholdsvis ca. 30 pct. og 20 pct. Hvad investeringerne angår, kan merimporten ved broprojektet i forhold til fortsat færgefart frem til broens åbnings-tidspunkt ansættes til ca. 800 mill. kr.

Efter åbnings-tidspunktet for en eventuel broforbindelse vil der blive tale om en mindre aflastning af betalingsbalancen.

Det har som bekendt været tanken overvejende at finansiere broen ved *udenlandsk låntagning*. Dette betyder imidlertid ikke, at broen belaster valutakontoen med hele udgiften til forrentning og tilbagebetaling af dette store lån.

Den valutakrævende merimport til brobyggeriet er som nævnt såre beskedent. Låntagningen i udlandet til broprojektet adskiller sig ikke fra vor øvrige offentlige og halvoffentlige låntagning i disse år. Af *valutariske* hensyn ville vi – dersom der ikke skal skaffes kapital til broprojektet – alligevel skulle optage lån af tilsvarende omfang, blot til andre formål.

Sammenlignet med situationen ved fortsat færgefart indebærer etablering af en fast forbindelse over Store Bælt en *nettoenergibesparelse* ved afvikling af øst-vest-trafikken.

6. Også *beskæftigelsesforhold* taler til gunst for broprojektet. Vi har ledig arbejdskraft, som går til spille. Der vil kunne argumenteres for det fornuftige i at sætte den ind på et rentabelt projekt, som det danske samfund vil have nytte af langt ud i fremtiden. I for-

hold til fortsat færgefart vil der i anlægsperioden isoleret set være tale om en nettomerbeskæftigelse på ca. 20.000 mandår svarende til en gennemsnitlig årlig merbeskæftigelse i denne periode på 3.300 mand. Efter denne periode vil beskæftigelsen på værfterne falde som følge af de sparede færgeinvesteringer.

Regeringen er samtidig klar over, at ophør af færgefart på Store Bælt også vil indebære lokale beskæftigelsesmæssige problemer, især i Korsør og Nyborg. Ifølge rapporten må der påregnes en nedgang i beskæftigelsen på ca. 2.000 mand i alt på alle berørte færgeruter fra og med broens åbning. Regeringen vil finde det rimeligt med et samarbejde med de lokale instanser om løsningen af dette problem. Med et sigte på ca. 8 år ville det være muligt at planlægge såvel offentlig som privat aktivitet til afløsning af den beskæftigelse, som vil bortfalde.

Jeg må i øvrigt hævde, at man ikke kan undlade at opføre en samfundsøkonomisk rentabel fast forbindelse på grund af disse problemer. En sådan handle-måde ville være i slægt med »maskinstorm« og ville svare til, at vi også på andre områder afstod fra at tage moderne teknologi i brug.

7. Broen vil medføre visse miljømæssige forandringer i de berørte byer og områder. Disse vil i vid udstrækning være af positiv art.

I rapporten foretages en vurdering af broens landsplanmæssige konsekvenser. Det fremgår heraf, at broen generelt vil indebære forbedrede rejsemuligheder mellem Øst- og Vestdanmark. For det nordlige Jylland vil der navnlig være tale om bedre trafikforbindelser for jernbanetrafikken.

De gennemførte trafikberegninger giver som nævnt grundlag for at tro, at der vil være trafikal basis for at opretholde færgesejlad over Kattegat. Færger, færgehavne og kyndigt personale findes. Det vil derfor hovedsagelig være trafikbehovet, der vil få indflydelse på antallet af ruter og sejladsomfang fremover.

Broanlægget er således ikke i modstrid med de hidtidige hovedmålsætninger for landsplanlægning, hvor der lægges vægt på ligelig regional udvikling, nedbrydning af barrieren mellem Øst- og Vestdanmark samt styrkelse af den indenlandske trafik i forhold til de internationale trafikforbindelser.