

[Ministeren for offentlige arbejder]

ikke herigennem bliver dyrere for samfundet og for fremtidens trafikanter.

11. Jeg kan sammenfatte de forhold, som taler til fordel for broprojektet sammenholdt med situationen ved fortsat ren færgefart, således:

Det er vigtigt, at Danmark også trafikalt sammensvejses til en helhed, ved at forbindelserne mellem landsdelene forbedres.

Broprojektet er samfundsøkonomisk rentabelt set i forhold til fortsat færgefart og vil resultere i en reduktion af energiforbruget ved afvikling af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

Videre kan nævnes, at den beskæftigelsesmæssige effekt i byggeperioden af projektet sammenholdt med de færgelinvesteringer, der ellers ville komme på tale, er gunstig.

Projektets gennemførelse vil desuden betyde en landvinding for dansk teknologisk know-how med tilhørende øget erhvervs-mæssig prestige i udlandet for danske virksomheder.

Det kan også nævnes, at erfaringer viser, at store broer giver øget økonomisk aktivitet i de berørte områder til gunst for såvel hjemmemarkedet som eksport.

Medens vi gennem mange af samfundets dispositioner i de senere år har lagt byrder på kommende generationers skuldre, har vi her et projekt, som for vore børn og følgende generationer vil være en meget væsentlig, varig plusværdi.

Endelig indeholder projektet elementer, som vil give anledning til intern såvel som international optimisme, og det kan dermed blive et betydningsfuldt led til udløsning af en positiv samfundsudvikling.

12. Beslutningen i 1978 om at stille broprojektet i bero skete som bekendt med henvisning til landets almindelige økonomiske situation. Denne situation er, som vi alle ved, ikke forbedret i de mellemliggende år.

Det er regeringens opfattelse, at vi bør holde fast ved den beslutning, der er taget om etableringen af en broforbindelse over Store Bælt.

Det er også regeringens opfattelse, at etableringen af en fast forbindelse på lang sigt vil være samfundsøkonomisk rentabel, og at den vil medføre en række samfunds-mæssige og udviklingsmæssige fordele, som ikke uden videre kan komme til udtryk i en rentabilitetskalkule.

Regeringen mener derfor, at bygningen af en fast forbindelse bør påbegyndes den dag, da forbindelsen på forsvarlig måde kan indpasses i den almindelige samfundsøkonomiske udvikling. Dette forudsætter, at der er skabt bedre balance mellem vore valutaudgifter og -indtægter og mellem statens indtægter og udgifter.

Regeringen har fået gennemført foranstaltninger, som vil have en mærkbar sanerende virkning både på betalingsbalancen og på statsfinanserne. Det er vor hensigt at videreføre og udbygge denne politik i de kommende år.

Inden beslutning om fast forbindelse kan træffes, er der en række forhold, som det kan være nyttigt at få belyst nærmere:

Der kan således på baggrund af den tunnelteknologiske udvikling være anledning til at foretage en fornyet anlægsteknisk vurdering af de forskellige alternative muligheder for udførelse af en kombineret forbindelse for vej og bane over Østerrende. Desuden kan man tænke sig nærmere at undersøge en etapevis igangsættelse af en fast forbindelse, blandt andet set i lyset af udfaldet af de nævnte tunnelundersøgelser.

Der er også behov for en udbygning af overvejelserne vedrørende den bedst egnede finansierings- og organisationsform, herunder spørgsmål om projektets indvirkning på dansk låntagning i udlandet.

Regeringen vil søge at få disse problemer belyst og afklaret så hurtigt som muligt, således at der kan tages en endelig bestemmelse.

Det er regeringens hensigt at give folketinget en redegørelse om disse spørgsmål, når de er afklaret. Det kan formentlig ske i foråret 1985.

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Afgørelse af forslag om udvalgshenvisning af lovforslag nr. L 139 [afstemning]:**

*Forslag til lov om ændring af lov om økonomisk bistand til et finansieringsinstitut for dagspressen.*

**Formanden:**

I overensstemmelse med aftale på sekretærmødet har formanden stillet forslag om, at lovforslaget henvises til erhvervsudvalget,