

## Bemærkninger til forslaget

### Almindelige bemærkninger

Der har været afgivet mange rapporter vedrørende en fast forbindelse over Store Bælt, men ingen, der har taget fortsat færgedrift (her tænkes på private ruter såvel som DSBs) op til en seriøs vurdering, hvor alle aspekter er analyseret.

På det sidste er det ikke bare borgmestrene og kommunalbestyrelserne i Nyborg og Korsør, der har påvist nogle af konsekvenserne ved en eventuel fast forbindelse over Store Bælt, det er også borgmestrene fra Midt- og Nordjylland, der har nedsat en arbejdsgruppe. Herfra er det bl.a. fremført, at Midt- og Nordjylland vil blive meget dårligt stillet trafikalt, da en fast forbindelse ganske givet vil betyde lukning af – afhængigt af takstpolitikken på en eventuel fast forbindelse – de ruter, der i dag befordrer biler, gods og passagerer mellem landsdelene.

Til arbejdsgruppen er knyttet H. P. Myrup, professor, cand. oecon. ved Århus universitet. H. P. Myrup har lavet flere notater, der har været bestilt af ministeren for offentlige arbejder, og i det seneste, der er fra marts 1985, hedder det bl.a.:

»Under folketingets debat den 3. marts 1983 var alle enige i, at det var vigtigt at fremme den frie bevægelighed mellem Sjælland og Jylland-Fyn. Hertil kunne man med god ret føje, at det også er vigtigt at tilrettelægge landets trafikinvesteringer på en sådan måde, at en ligelig udvikling i rimelig udstrækning sikres i alle dele af landet.

I en artikel i Futuriblerne, årgang 1983, nr. 1–2, gør jeg opmærksom på, hvordan den førstnævnte målsætning, »at fremme den frie bevægelighed«, i højere grad kan fremmes gennem reduktion af rejseomkostningerne end gennem nedsatte rejsetider, hvorfor det især er vigtigt at vælge den mest økonomiske fremtidige infrastruktur i det sammenhængende transportsystem, som skal bære trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

I dette notat dokumenterer jeg med særligt henblik på Midt- og Nordjylland, at en væsentlig forbedring af transportvilkårene på Store Bælt uvægerlig vil påvirke resten af det nævnte sammen-

hængende system på en sådan måde, at udkantregionerne i Danmark vil lide ubodelig skade, medmindre folketinget sikrer, at der ydes dem kompensation i rimelig udstrækning; men mulighederne for at yde en sådan kompensation beror på, at man vælger den mest økonomiske transportform på Store Bælt, idet det er en nærliggende tanke, at en eventuel kompensation til udkantregionerne skal finansieres via tillægstakster på Store Bælt.

»85-rapporten om Store Bælt« fra ministeriet for offentlige arbejder angiver allerede ved sin titel, at det måske skorter på forståelse for, at det er forkert at analysere trafikken over Store Bælt som et selvstændigt problem, fordi denne trafik er og bliver en vigtig del af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.«

Det er endvidere på side 8 fremført, at de trafikministerielle samfundsøkonomiske beregninger hviler på adskillige fejl; det hedder bl.a.:

»Konsekvensen heraf er den meget iøjnefaldende, at alle trafikministerielle samfundsøkonomiske beregninger vedrørende trafikinvesteringer på Store Bælt er misvisende, fordi de konsekvent hviler på den banale fejl, at trafikantfordelene opgøres ud fra den antagelse, at f.eks. alle ruterne over Kattegat fortsat vil eksistere efter etablering af en fast forbindelse, jfr. de efterfølgende beregninger.

I 82-rapporten anføres det i øvrigt på side 95 om Svanegrundsprojektet, at dette »ikke har været genstand for undersøgelser i ministerielle udvalg eller på anden måde fra ministeriet for offentlige arbejders side«. I et notat om Svanegrundsprojektet (J.nr. 84 MP 1517 af 13. februar 1985) fra ministeriet for offentlige arbejder nedgøres projektet bl.a. gennem gentagelse af den ovenfor nævnte fejlagtige antagelse, at alle ruterne over Kattegat fortsat vil eksistere efter etablering af en fast forbindelse over Store Bælt. Herudover består argumentationen i, at man uden begrundelse og uden takstforhøjelser gennemfører en dramatisk forøgelse af sejlhastigheden for disse meget lange sejlru-ter, hvorved Svanegrundsru-ten overflødiggøres. I den påståede samfundsøkonomiske analyse af Sva-