

negrundsprojektet anlægges i øvrigt rent driftsøkonomiske betragtninger.

Man kan konstatere, at trafikministeriet stadig væk står i gæld til samfundet for egentlige analyser ikke blot af Svanegrundsprojektet, men også af andre tænkelige forbedringer for trafikken over Kattegat, idet en udførlig analyse af nævnte art næppe kan gennemføres andetsteds end i dette ministeriums planlægningsafdeling.«

En anden borgmestergruppe, der har undersøgt konsekvenserne af en fast forbindelse, er borgmestrene på Lolland-Falster, der i fællesskab med Storstrøms amtskommunes økonomiudvalg har sendt en skrivelse til ministeren for offentlige arbejder. Fra skrivelserne citeres følgende:

»Det fremgår således af rapporterne, at den lokale »øst-vest«-forbindelse, færgeruten mellem Spodsbjerg og Tårs, muligvis ikke vil kunne oprettholdes. Selv om der opkræves fuld takst ved benyttelsen af en eventuel fast Storebæltsforbindelse, vil trafikunderlaget blive reduceret med risiko for, at sejlhyppigheden reduceres, og at taksterne må forhøjes.

Samtidig viser undersøgelserne, at netop Lolland er et af de færgebyområder, som er mest afhængige af færgeforbindelsen. Hertil skal føjes, at den økonomiske og beskæftigelsesmæssige situation på hele Lolland-Falster i forvejen er meget vanskelig.

Det fremgår endelig af rapporterne, at erhvervslivet på Sydhavsøerne vil opleve en relativ stigning i sine transportomkostninger og dermed en forværret konkurrencesituation, hvis den faste forbindelse etableres. Nedlægges Spodsbjerg-Tårs-ruten, vil det i henhold til rapporterne umiddelbart medføre, at ca. 400 arbejdspladser går tabt. Hertil kommer, at den forringede tilgængelighed og de relativt større transportomkostninger, hvis færgeruten nedlægges, vil begrænse nye virksomheders tilbøjelighed til at lokalisere sig i området.

På grundlag af rapporternes oplysninger er der næppe tvivl om, at etableringen af en fast forbindelse over Store Bælt vil have uheldige følger for store dele af erhvervslivet på Lolland-Falster.

Man kan på Lolland-Falster naturligvis ikke have indvendinger imod, at folketinget vil forbedre forbindelserne mellem landsdelene, især ikke når dette gøres samfundsøkonomisk rentabelt.

Man vil derimod indtrængende opfordre regeringen til samtidig at tilgodese målsætningen en ligelig udvikling i landet, således at fordelene ved en fast Storebæltsforbindelse også kommer landets svage egne til gavn. I hvert fald bør en sådan øko-

nomisk rationel investering ikke være til direkte skade for de egne, som i forvejen har store beskæftigelsesmæssige og økonomiske problemer.

Derfor anmodes regeringen om samtidig med en eventuel beslutning om etablering af en fast forbindelse over Store Bælt dels at arbejde for, at der skal opkræves en brotakst svarende til den nuværende færgetakst, dels at garantere en fortsættelse af den nuværende færgefart på Spodsbjerg-Tårs-ruten enten ved de nødvendige subsidier eller ved, at DSB overtager driften.«

Lignende skrivelse er sendt til ministeren fra Vestsjællands amtsråd med undtagelse af CDs medlem. Der peges også på de problemer, en fast forbindelse vil give amtet, som vil blive berørt ved, at den nordlige del samt Korsør-området især vil mærke arbejdsløsheden, den dag færgerne bliver nedlagt som arbejdspladser.

Specielle bemærkninger

Ad 1

Det har gang på gang været fremført, at folketingets beslutning om udflytning og sammenlægning af bil- og togtrafikken til Knudshoved koster 3,6 mia kr., og at det, der er vedtaget, kun koster 600-700 mill. kr.

Denne udbygning vil betyde 15 minutters kortere overfartstid og besparelser på færgerne på 30-40 mill. kr. årligt.

Når forslagsstillerne mener, at en nyvurdering af projektets 2. og 3. fase bør undersøges, er det bl.a., fordi disse faser, som ikke er vedtaget, vil kunne gøres billigere, eksempelvis ved at ombygge eksisterende færger således, at de kan overføre både biler og tog, samt ved at der laves et færgeleje i Halskov. Andre forslag har været omtalt fra forskellig side, men ingen er undersøgt til bunds.

Det er helt uacceptabelt, at ministeren for offentlige arbejder og andre tilhængere af en fast forbindelse jonglerer med tal, der siger, at udbygningen beløber sig til 3,6 mia kr.

Ad 2

Svanegrundsrueten har været fremme i debatten som et supplement til det eksisterende færagesystem eller et supplement til en fast forbindelse.

Da heller ikke dette forslag har været seriøst behandlet af nogen af de mange ministerielle rapporter, der ellers foreligger, bør en undersøgelse heraf foretages.

Den undersøgelse, der foreligger fra miljøministeren vedrørende de miljømæssige konsekvenser ved Svanegrundsrueten, bør naturligvis indgå som