

ny gennemgang af de tekniske, økonomiske, finansielle og miljømæssige spørgsmål, som hænger sammen med anlæg af faste forbindelser over Øresund.«

*Ad 7*

Det er bemærkelsesværdigt, at samtlige rapporter bestilt af ministeren for offentlige arbejder overhovedet ikke har beskæftiget sig med, hvad det koster at få flere tusinde arbejdsløse.

Det er bemærkelsesværdigt, fordi man taler om samfundsøkonomien gang på gang, og det er vel samfundsøkonomi at medregne udgifter for samfundet, der opstår ved vedtagelser af så stor og vidtrækkende betydning som en fast forbindelse over Store Bælt.

Som eksempel herpå kan nævnes, at 10.000 arbejdsløse koster samfundet 1 mia kr. årligt i understøttelse, hvilket naturligvis ikke kan ses på

ministeren for offentlige arbejders budget, men det kan så findes på arbejdsministerens budget.

Det er endvidere bemærkelsesværdigt, at værfterne og deres beskæftigelse ved færgebyggeri og reparation ikke er medtaget.

Ej heller betydningen af hviletidsbestemmelserne for chaufførerne, der har brugt færgernes overfartstid som hviletid, er medtaget i de bestilte ministerrapporter.

Der regnes endvidere i rapporterne med flere forskellige takster for overførsler af gods og passagerer, men der er ingen steder taget hensyn til de millionrabatter, som vognmanden i dag får på baggrund af flere konkurrerende ruter – en faktor, som vognmænd og andre ikke kan regne med den dag, der er en fast forbindelse over Store Bælt.

De indtægter, DSB i dag har på overførsler på Store Bælt, bør også medregnes i det samlede regnskab for en eventuel fast forbindelse kontra fortsat færgefart.