

[Ministeren for offentlige arbejder]

hvordan beskæftigelsessituationen generelt vil være til den tid.

For samfundet som helhed vil en fast Storebæltsforbindelse være en rationalisering af det centrale led i vort trafiksystem.

Dette vil påvirke vor konkurrenceevne og beskæftigelse i positiv retning. Budgetdepartementet har desuden i sin seneste Finansregørelse skitseret sandsynlige forløb for den økonomiske udvikling, der ender med fuld beskæftigelse i slutningen af dette århundrede. Det er således vanskeligt at finde andet grundlag for beregningen end den fulde løn-udgift.

På trods af at der i dag desværre er en betydelig arbejdsløshed, er arbejds lønnen, der medgår ved opførelsen af den faste forbindelse, indregnet med den fulde værdi.

Spm. nr. S 793

Til *ministeren for offentlige arbejder* (26/2 85): af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvor meget vil den samlede sum blive for det af ministeren lovede projekt bestående af en fast forbindelse over Store Bælt – her tænkes på en bro bestående af fire vejbaner og 2 banespor – samt en fast forbindelse over Øresund og endvidere færdiggørelse af det jyske motorvejsnet?«

Begrundelse

Ifølge Jyllands-Posten den 24. februar 1985 lover ministeren, at det jyske motorvejsnet vil blive færdiggjort samtidig med en fast forbindelse over Store Bælt.

Endvidere har ministeren udtalt, at en fast forbindelse over Øresund vil stå færdig samtidig.

Svar (5/3 85):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

En bro for vej og bane over Store Bælt koster ca. 9 mia kr. Beløbet afhænger blandt andet af, hvilken linieføring man vælger for lavbroen over Vesterrenden. Den nordlige linieføring er ca. 300 mill. kr. dyrere end den sydlige.

En jernbanetunnel i Helsingør–Hälsingborg-linien koster knap 3 mia kr., og

en vejbro i København–Malmø-linien beløber sig til ca. 4 mia kr.

Et motorvejsnet kan udbygges på flere måder, og for nogle strækninger kan det være en fordel at foretage en trinvis udbygning.

I de aktuelle planer, der i øjeblikket foreligger for strækningen Århus–Ålborg, forudsættes en 2-sporet motortrafikvej forberedt til 4-sporet motorvej mellem Handest syd for Hobro og Årestrup syd for Ålborg til færdiggørelse i 1991. Anlægsoverslaget for denne strækning andrager ca. 225 mill. kr.

Hvis de øvrige manglende strækninger mellem Århus og Ålborg udføres tilsvarende, vil den samlede restudgift andrage omkring 1.000 mill. kr. (heri inklusive Vejle–Horsens-motorvejen).

Der foreligger ikke endeligt udarbejdede planer for disse manglende strækninger.

Alle priser er i niveau 1984 ekskl. moms.

Spm. nr. S 794

Til *ministeren for offentlige arbejder* (26/2 85): af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvor vil de penge, der omtales i rapporterne vedrørende en fast forbindelse over Store Bælt om, at nedsat ventetid ved færgehavnene og hurtigere overførsler vil kunne spare op til 800 mill. kr. årligt, kunne registres på finansloven?«

Begrundelse

Det fremgår af rapporterne, at samfundet sparer op til 800 mill. kr. årligt ved nedsat ventetid og hurtigere overførsler over Store Bælt ved en fast forbindelse.

Men når disse penge indregnes for at gøre en fast forbindelse rentabel, må det jo kunne påvises som en indtægt på finansloven, hvis ikke det bliver et indirekte tilskud fra skatteborgerne for at sløre de faktiske forhold.

Svar (4/3 85):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Det fremgår af 85-rapporten, at der er tale om to slags besparelser ved at etablere en fast forbindelse.

Det er for det første driftsbesparelser ved færger og fly, hvorfra dog skal trækkes