

[Ministeren for offentlige arbejder]

bygning er der endvidere skitseret en biltogs-løsning, hvor bilerne som en midlertidig løsning overføres på jernbanevogne.

For vejforbindelserne er det vurderet fuldt tilstrækkeligt, at der bygges fire motorvejs-spør (plus nødspor), hvor der er forudsat seks spor plus to nødspor i den gældende anlægslov. Desuden er der sket en revurdering af dimensioneringskravene og den konstruktive udformning. Det har herved været muligt at billiggøre anlægget i forhold til tidligere. Anlægsomkostningerne afhænger af den valgte brotype, nærmere linieføring og andre forhold. En skråstagsbro med en linieføring m.v. svarende til det ved tidligere lejligheder fremlagte skønnes i 1995 at koste ca. 9 mia kr. i direkte omkostninger. Lægges hertil renter i byggeperioden, kommer udgifterne i alt op på ca. 11 mia kr. målt i faste 1984-priser.

Selve anlægstiden for en vej- og banebro er skønnet til seks år. Til forberedelse af udbudsmateriale m.v. vil der gå knap 2 år. Åbning af en sådan forbindelse forventes således at kunne ske ca. otte år efter, at folketinget har truffet en endelig beslutning om igangsættelse af projektet. Beregningsmæssigt er broen i rapporterne dog forudsat åbnet i 1995.

3. I sommeren 1984 bad jeg en uafhængig gruppe af eksperter om at udbygge de samfundsøkonomiske overvejelser over en fast Storebæltsforbindelse og se på betydningen af en sådan forbindelses organisations- og finansieringsform. Forhenværende minister, professor Poul Nyboe Andersen, påtog sig at være formand for denne gruppe, der i øvrigt bestod af professor Hans Zeuthen og direktør Nils Groes. Gruppen har i februar i år offentliggjort sine overvejelser i rapporten: »En fast forbindelse – ejerforhold, finansiering, beskæftigelse, betalingsbalance og rentabilitet«. Med hensyn til omkostnings- og indtægtsforhold m.v. har gruppen baseret sig på det materiale, der er offentliggjort i den tidligere nævnte 85-rapport.

De foretagne undersøgelser konkluderer, at en fast Storebæltsforbindelse indebærer store trafikale forbedringer og er en samfundsmæssigt meget fordelagtig investering.

4. Forbedringerne som følge af en fast Storebæltsforbindelse er naturligvis ikke lige store for alle dele af landet. Størst fordel får de, der allerede i dag benytter Store Bælt

mest, dvs. trafikken mellem hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland på den ene side og Fyn, Midt- og Sønderjylland på den anden side.

Planstyrelsen har udarbejdet en rapport: »Landsplanmæssige vurderinger af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark«, hvor konsekvenserne ved etablering af en fast forbindelse er analyseret og vurderet, og hvor specielt de regionale forskelle er behandlet.

Fordelen for trafikken mellem Nordjylland og Sjælland begrænser sig stort set til tidsbesparelsen på godt en time for den kollektive person- og godstrafik med bane. Biltrafikken vil derimod ikke ved en afgiftsbelagt fast forbindelse få tidsgevinster, der af de fleste vil blive vurderet tilstrækkelig store til at modsvare merudgifterne ved omvejskørselen. Denne trafik vil fortsat søge over Kattegat og må vurderes at udgøre et tilstrækkeligt grundlag for at opretholde mindst én færgerute over Kattegat. Færgebetjeningen på Kattegat kan dog ikke forventes opretholdt i samme omfang som nu.

Vejtrafikken i Nordjylland får imidlertid andre forbedringer, idet der på det seneste motorvejsprogram er afsat ca. 800 mill. kr. til den nordjyske motorvej og motortrafikvejen mellem Handest og Årestrup. Dette arbejde vil foregå samtidig med opførelsen af en fast forbindelse og påvirkes ikke økonomisk af denne. Resultatet bliver, at motorvejen (på visse strækninger motortrafikvejen) fra grænsen til Ålborg vil stå klar samtidig med færdiggørelsen af den faste Storebæltsforbindelse.

Det, at nogle regioner får klare fordele, mens andre regioner bliver påvirket i mindre grad, betyder, at der bliver ændrede konkurrenceforhold regionerne imellem. Visse lokalområder kan ved nedlæggelse af færgeruter ligefrem blive negativt påvirket. En fast Storebæltsforbindelses regionale virkninger adskiller sig således ikke fra andre geografisk faste investeringer: nogle bliver mere begünstiget end andre, og enkelte kan endog risikere en negativ påvirkning.

En fast Storebæltsforbindelse er ikke den eneste investering, der skal foretages i trafiksektoren i de kommende år. Udbygningen af det nordjyske vejnet er allerede nævnt, men f.eks. er også en udbygning af forbindelsen Sverige-Tyskland (Danmarksvejen) på tale. For at kunne se disse øvrige investeringer i