

[Ministeren for offentlige arbejder]

sammenhæng og for at sikre den trafikpolitiske balance på Danmarkskortet agter jeg at lade udarbejde en handlingsplan for de større statslige trafikinvesteringer i den næste halve snes år.

5. Det helt afgørende for en Storebæltsforbindelse er naturligvis, om den er en rentabel investering for samfundet. For at afgøre det må man se på, hvad man ellers skulle have gjort. Hvor meget skulle man alternativt investere i den så småt påbegyndte sammenlægning af overfarterne på Store Bælt og i udskitning af færger på Kattegat, efterhånden som de bliver udslidte? Alene i perioden, indtil en fast forbindelse vil være bare 15 år gammel, kan der skønnes at skulle investeres 5-6 mia kr. til en fortsættelse af færgedriften. I den resterende del af en fast forbindelses ca. 100-årige levetid ville der skulle foretages yderligere færgeinvesteringer. Dem er der imidlertid valgt at se bort fra ved rentabilitetsberegningerne.

Bygger vi en vej- og banebro over Store Bælt, skal der som nævnt bruges ca. 9 mia kr. hertil. Desuden vil der i dette tilfælde skulle reinvesteres i de færger, der bliver tilbage på Kattegat. Det drejer sig om ca. 1 mia kr. Den direkte merinvestering ved en vej- og banebro bliver således ca. 5 mia kr. Byggerenter og restværdien af færger og broanlæg ved udløbet af sammenligningsperioden er beløb, som er cirka lige store og altså udligener hinanden. Kapitalværdien af merinvesteringen er derfor ligeledes ca. 5 mia kr.

Til forrentning og tilbagebetaling af denne merinvestering er der færgedriftsbesparelser m.v. på 550-600 mill. kr. om året og trafikantfordele af størrelsesordenen 350-550 mill. kr. afhængigt af trafikudviklingen. Merinvesteringen vil således samfundsøkonomisk kunne dækkes ind på kun 6 år. Hvis man alene ser på driftsbesparelserne, tager det 13 år. Set ud fra et samlet samfundsmæssigt synspunkt er der således tale om et meget fordelagtigt projekt, der giver en realforrentning - altså uden inflationselementet - på over 10 pct. Selv uden trafikvækst og med en fordyrelse på 1 mia kr. vil der stadig være tale om et samfundsøkonomisk rentabelt projekt.

Også andre projekter end en vej- og banebro er som nævnt blevet undersøgt. For den midlertidige biltogsløsning er anlægssummen væsentlig mindre og de økonomisk opgjorte

fordele nogenlunde de samme som ved vej- og banebroen. Hvis man kan acceptere en sådan midlertidig løsning i en længere årække, får man derfor en endnu højere rentabilitet end ved investering i en vej- og banebro. Merinvesteringen ved en biltogsløsning vil samfundsøkonomisk kunne dækkes ind på kun 2 år. Driftsbesparelserne alene vil kunne dække merinvesteringen ind på 3-4 år.

Ud over de medregnede fordele for trafikanterne vil en fast Storebæltsforbindelse føre andre fordele med sig. Disse er imidlertid svære at opgøre og er derfor ikke medtaget i 85-rapportens rentabilitetsberegninger. På min foranledning har konsulentfirmaet Hoff & Overgaard dog illustreret visse af de yderligere fordele for erhvervslivet gennem konkrete eksempler på virksomheder, der kan opnå besparelser ved en mere hensigtsmæssig tilrettelæggelse og styring af produktion og lagre.

6. Etablering af en fast forbindelse vil påvirke beskæftigelsen. Den direkte arbejdsindsats til at bygge en bro til vej- og banetrafik vil svare til ca. 22.000 mandår. I de år, hvor aktiviteten er størst, vil ca. 5.000 mand være beskæftiget på arbejdspladsen. Hos leverandører af materialer til byggeriet vil der også blive mere beskæftigelse. Denne effekt er skønnet til 7.000-8.000 mandår. Hermed er et økonomisk kredsløb sat i gang, hvor aktiviteten breder sig længere og længere ud i samfundet. De samlede direkte, indirekte og afledede beskæftigelseseffekter af et brobyggeri kan med nogen usikkerhed skønnes til 50.000 mandår.

Ved en midlertidig biltogsløsning er beskæftigelseseffekten noget mindre og kan med en tilsvarende usikkerhed skønnes til ca. 30.000 mandår.

En fortsættelse af færgefarten vil imidlertid også give beskæftigelse. Anlægsarbejder og arbejde på skibsværfter m.v. vil i perioden frem til 1995 kunne give beskæftigelse svarende til 6.000 mandår. I den resterende del af den betragtede periode kan der blive tale om en yderligere beskæftigelse på 7.000 mandår. Der vil også være afledt beskæftigelse heraf.

Når den faste forbindelse er færdig, fører driftsbesparelserne på færgefarten til en faldende beskæftigelse. På Store Bælt drejer det sig om ca. 1.400 og på Kattegat ca. 400 fuldtidsbeskæftigede. Der vil også herfra være