

[Ministeren for offentlige arbejder]

afledede virkninger. Omvendt vil den løbende drift og vedligeholdelse af en bro give en merbeskæftigelse på ca. 400 arbejdspladser.

Virkningen af ophøret af færgefarten vil især være mærkbar i Korsør og Nyborg. Til gengæld får disse byer på kort sigt en stor beskæftigelsesgevinst ved byggeriet og har på længere sigt de største beliggenhedsmæssige fordele af en fast forbindelse.

Anlæg af en fast forbindelse vil alt i alt give en stor positiv beskæftigelsesvirkning i en periode, hvor vi desværre fortsat må forvente arbejdsløshed. Når forbindelsen står færdig, vil der være et beskæftigelsesfald. Dette vil delvis blive modvirket af den forbedrede konkurrencesituation, som en fast Storebæltsforbindelse vil give anledning til, navnlig inden for servicesektoren. Endvidere vil tilgangen til arbejdsmarkedet på det tidspunkt være væsentlig mindre, og som det fremgår af budgetredogørelse 1984, kan met get tyde på, at vi nærmer os fuld beskæftigelse ved århundredskiftet.

Desuden vil bygningen af en Storebæltsbro fastholde og videreudvikle den brobygnings ekspertise, som findes i Danmark, og som senest er kommet til udtryk ved bygningen af Farøbroerne. Som hidtil er sådanne store danske opgaver afgørende for, at denne ekspertise kan udnyttes til fremover at skaffe eksportindtægter på dette felt.

7. En fast forbindelse vil i byggeperioden belaste betalingsbalancen. Til selve byggeriet skal nogle af materialerne importeres, ligesom de danske underleverandører ville skulle importere råvarer og hjælpestoffer. Det direkte og indirekte importindhold i en bro kan skønnes til 2,3 mia kr. Hertil kan komme en afledt effekt fra den øvrige aktivitet i samfundet, et brobyggeri vil sætte i gang.

Importindholdet i en bro skal imidlertid sammenholdes med importholdet i den færgeudbygning, man ellers ville skulle foretage. Alene i tiden, frem til en bro er 15 år gammel, ville færgeinvesteringerne indebære en belastning af betalingsbalancen på godt 1,1 mia kr. Også i resten af en broes levetid ville der i givet fald skulle anskaffes færger, der ville belaste betalingsbalancen.

På investeringssiden vil nettobelastningen på betalingsbalancen fra en Storebæltsbro således være 1,2 mia kr. i perioden frem til år 2010.

Det er endvidere værd at notere sig, at en beslutning om fortsættelse af færgefarten vil indebære større årlige investeringer frem til 1989 end en beslutning om at bygge en bro. En brobeslutning nu giver os således en 4-årig frist til at opnå en nødvendig forbedring af betalingsbalancen

På driftssiden vil der være betydelige betalingsbalancefordele ved en fast forbindelse. Alene på energisiden er det sådan, at bilfærgerne bruger fem gange mere energi til at få bilerne over Store Bælt, end bilerne ville bruge, hvis de selv kørte over. For togene koster det 13 gange så meget energi at færge dem over. Selv når der tages hensyn til bilernes merkørsel er der tale om en gunstig betalingsbalanceeffekt, der kan opgøres til ca. 90 mill. kr. pr. år.

Det er værd at bemærke, at betalingsbalancefordelene ved en fast Storebæltsforbindelse vil kunne blive ved at mærkes i en meget lang periode, der rækker væsentligt ud over den ellers betragtede undersøgelsesperiode.

8. Regeringen finder det ønskeligt snarest muligt at få etableret en fast forbindelse over Store Bælt. Dermed rejses spørgsmålet om, hvilken type fast forbindelse der bør etableres. Der kan her vælges dels mellem forskellige tekniske hovedløsninger, dels mellem anlæg med forskellig trafikalfunktion.

For forbindelsen over Vesterrenden mellem Fyn og Sprogø har den tekniske revurdering ført til samme resultat som tidligere. Såvel en jernbaneforbindelse som en vejforbindelse bør føres over på en lavbro, der mest hensigtsmæssigt kan være fælles for de to trafikarter.

Efter lokale ønsker har broens landfæste på Fyn tidligere været placeret ved Teglværksskoven nord for Nyborg. En sydligere linieføring er imidlertid ca. 300 mill. kr. billigere. Jernbaneanlæg i denne linie har været drøftet i forbindelse med planerne om udflytning af jernbanefærgerne til Knudshoved. Regeringen finder, at spørgsmålet om linieføringen for vestbroen bør genforhandles i lyset af de landskabelige og miljømæssige konsekvenser og med udstrakt hensyntagen til lokale ønsker.

For forbindelsen over Østerrenden mellem Sprogø og Sjælland er der mulighed for både broanlæg og tunnelanlæg. De undersøgelser, der er blevet gennemført, har ikke givet an-