

[Ministeren for offentlige arbejder]

Etableringen af en fast forbindelse kan dog give anledning til helt lokale overgangsproblemer, fortrinsvis i Korsør, hvor den største del af personalet ved Storebæltsoverfarten er bosat.

Jeg er i forbindelse med såvel Korsør kommune som Vestsjællands amt med henblik på at samarbejde om disse spørgsmål.

Når Storebæltforbindelsen er etableret, vil den påvirke erhvervsudviklingen på grund af den forbedring i transportmulighederne mellem Øst- og Vestdanmark, den forårsager.

En erhvervsvirksomheds lokalisering er bestemt af flere faktorer, hvoraf transportforholdene er én. Den enkelte virksomhed er nok den bedste til at vurdere, hvordan den skal tilpasse sig til ændringer i omverdenen, herunder ændrede transportforhold.

Kommuner og amtskommuner søger gennem areal- og anden planlægning at tilrettelægge forholdene således, at de kan modtage de virksomheder, der måtte ønske at slå sig ned. Denne planlægning indebærer blandt andet, at kommunerne har indseende med, hvilke typer af virksomheder der må slå sig ned hvor. Hermed skulle det kunne undgås, at virkningerne fra Storebæltprojektet i almindelighed rammer tilfældigt og uhensigtsmæssigt.

En fast forbindelse giver bedre trafikafviklingsforhold mellem landsdelene. Dette påvirker erhvervsudviklingen og hermed beskæftigelsen. Denne udvikling sker imidlertid gradvis og vil kunne styres af de allerede eksisterende plansystemer. Jeg finder på denne baggrund ikke, at der skulle være grund til særlige foranstaltninger ud over de ovenfor nævnte.

Jeg erindrer om, at der vil være ca. 8 år til den ovenfor skildrede tilpasningsproces.

Spm. nr. S 1129

Til *ministeren for offentlige arbejder* (7/5 85) af:

Jytte Hilden (S):

»Kan ministeren svare bekræftende på, om DSB vil opretholde færgefarten mellem Århus og Kalundborg i samme omfang som nu, og vil ministeren foranledige, at der bliver stillet subsidier til rådighed for alle andre

private færgeruter på Kattegat – om ikke alle, da hvilke?«

Begrundelse

I lands- og regionplanloven fremhæves det som lovens hensigt at tilstræbe en ligelig udvikling overalt i landet.

I sin redegørelse for anlæg af en fast forbindelse er det kun sporadisk, ministeren opholder sig ved de negative virkninger, en fast forbindelse vil have for store dele af landet. Jeg kan i den forbindelse henvise til notat udarbejdet af professor, cand.oecon. H. P. Myrup, Århus universitet.

For de landsdele, hvor anlæg af en fast forbindelse ved Store Bælt vil give negative virkninger, er det afgørende at vide, hvordan fremtiden stiller sig.

For tiden er to færger under bygning på Nakskov skibsværft. De skal efter planen indsættes dels i år, dels til næste år. De koster i anskaffelse ca. 700 mill. kr., hvortil kommer anlæg i land for andre 200 mill. kr., med andre ord en lille milliard kroner i anlæg.

Svar (15/5 85):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg finder det vigtigt med færgedrift over det nordlige Kattegat også efter etablering af en fast forbindelse. Mulighederne for at drive færgedrift på et sundt kommercielt grundlag afhænger blandt andet af takstniveauet på den faste forbindelse over Store Bælt. Regeringen sigter blandt andet derfor på, at takstniveauet bliver nogenlunde det samme som det, vi i dag kender på færgefarten.

Der er i dag en bestemt balance mellem udbud og efterspørgsel af færgekapacitet på Kattegat. En fast forbindelse vil nødvendigvis gøre en tilpasning af udbuddet. Jeg finder det ikke rimeligt, at man gennem statssubsidier vil søge at opretholde en fuldstændig uændret færgefart på Kattegat efter etablering af en fast forbindelse. Trafikanternes prioritering vil primært bestemme det kommende mønster.

Jeg erkender dog klart en statslig forpligtelse til at sørge for rimelige kommunikationsmuligheder mellem landets forskellige egne.