

[Nør Christensen]

Den 14. februar 1985 modtog vi i udvalget om offentlige arbejder tre rapporter om Storebæltsbroen. Det drejer sig om 85-rapporten om Store Bælt, der er udarbejdet af en embedsmandsgruppe i ministeriet for offentlige arbejder. Denne rapport indeholder hovedsagelig en samfundsøkonomisk vurdering af de enkelte projekter, hvor merinvesteringerne ved en fast forbindelse holdes op imod besparelserne ved færgedrift og trafikantfordele. Dertil knytter sig rapporten »Fast forbindelse over Store Bælt«, (Teknikergruppen 1983-84), hvor forskellige muligheder for en fast forbindelse er teknisk vurderet og prisat. Den sidste rapport er udarbejdet af professor P. Nyboe Andersen m.fl. og omhandler ejerforhold, beskæftigelse, rentabilitet m.v. Ud over disse tre rapporter offentliggjorde ministeren for offentlige arbejder den 17. april i år en redegørelse til folketinget om en fast forbindelse over Store Bælt.

Trafikken mellem Øst- og Vestdanmark betjenes i dag af en række færgeruter. Gennem Kattegat og Store Bælt passerer der i snit ca. 8.700 biler i døgnet. Dertil kommer banetrafik og for den sags skyld flytrafikken. Over Storstrømmen mellem Sjælland og Lolland-Falster passerer 14.500 biler og over Lille Bælt næsten 23.000 biler i døgnet. Selv om overfarten på disse to bæltter er gratis, vil en fast forbindelse over Store Bælt forøge den hurtige og lette adgang for trafikken. Vurderingen af en fast forbindelse sker ved at sammenholde dens anlægs- og driftsomkostninger samt øvrige konsekvenser med de tilsvarende omkostninger og konsekvenser, der kan påregnes, hvis man fortsætter med færgedrift.

En fast Storebæltsforbindelses virkninger er ikke begrænset til Store Bælt alene. Det er derfor nødvendigt at inddrage virkningerne for både flytrafikken og de øvrige færgeruter i vurderingerne. Ja men ved vi overhovedet noget om, hvordan persontrafikken vil udvikle sig? Man regner med, at persontrafikken vil vokse med 15 pct. frem til 1995 ved fortsat færgedrift og med 36 pct., såfremt vi laver en fast forbindelse over Store Bælt. Vurderingen af rentabiliteten er dog foretaget ud fra den forsigtige antagelse, at der ingen udvikling i persontrafikken bliver bortset fra et trafikspring på knap 20 pct. ved forbindelsens åbning. Ved en fast forbindelse er der regnet med et trafikspring for lastbiltrafikken

på knap 10 pct. For perioden ud over 1995 er der forsigtigvis ikke antaget nogen trafikvækst.

Investeringerne i en fast forbindelse kan ikke ses isoleret, men bør sammenholdes med de investeringer, der skulle være afholdt til færger og færgelejer. Alene for Store Bælt skal der frem til det tidspunkt, hvor en fast forbindelse er 15 år gammel, i givet fald investeres ca. 3,6 mia kr., og også herefter skal der investeres i færger m.v. På Kattegat skal der ligeledes investeres i flere færger, hvis der ikke er en fast Storebæltsforbindelse, end hvis der er en sådan forbindelse.

Hvem får så glæde af en Storebæltsbro? Her må svaret blive, at det gør især de mennesker og virksomheder, der i dag krydser Store Bælt: trafikken mellem hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland på den ene side og Fyn og Midt- og Sønderjylland på den anden side. Vi må i denne forbindelse ikke glemme mennesker og virksomheder i Midtjylland og Nordjylland. Her må vi samtidig med en fast Storebæltsforbindelse se at få udbygget motorvejsnettet, således at det bliver betydelig nemmere for disse mennesker at benytte broen.

Jeg vil her nævne en artikel i Handel nr. 5, 3. april 1985, hvoraf det fremgår, at Grosrerer-Societetet netop har gennemført en medlemsundersøgelse af engroshandelens besparelser ved etablering af en fast forbindelse her. Der vil være store besparelser. For engrosvirksomhederne øst for Store Bælt regnes der gennemsnitligt med 86.000 kr. På Fyn og i Syd- og Midtjylland sparer virksomhederne i snit 77.000 kr., mens den gennemsnitlige besparelse for Nordjyllands vedkommende kun andrager ca. 17.000 kr. Det er noget, vi skal lægge mærke til og se, i det omfang det er muligt, at tage højde for.

Det er derfor med glæde, jeg har bemærket, at ministeren i sin redegørelse af 17. april 1985 skriver – sp. 8906:

»... idet der på det seneste motorvejsprogram er afsat 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.«

Det synes jeg bestemt er tilfredsstillende oplysninger.

En anden ting, der glæder mig meget, er, at ministeren også tænker på Sveriges og