

[Arne Larsen.]

betydelige beløb i færgelejer på begge sider af bæltet og i en hel del nye store to- og tredæksfærger.

Det anføres således af Store-Bæltskommissionen i betænkningen, at det vil være teknisk muligt at udvide færgefarten til 180 forbindelser i døgnet i hver retning; dette svarer til godt 40 000 biloverførsler i et julidøgn eller ca. 28 000 i den mest trafikerede retning. Dette skulle være væsentligt mere end den trafik, man forventer vil komme i 1980, selv med en stærkt øget motorisering. Men for at komme op på en sådan kapacitet skal Knudshoved og Halskov færgehavnene også udbygges med alle de færgelejer, som der overhovedet er plads til, nemlig 21 færgelejer, og man måtte have 24 færger i fart uafbrudt i 18 af døgnetimer.

Det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, som nylig er afgivet, har behandlet spørgsmålet om omkostninger ved færgefart og ved broforbindelse og er efter en revision af Store-Bæltskommissionens kalkulationer kommet til det resultat, at man med en rentesats på  $7\frac{1}{2}$  pct. ved de såkaldte udvidede broomkostninger vil nå til årlige udgifter på 167,6 mill. kr. ved brodrift og på 100 mill. kr. ved færgedrift i 1980.

Ser vi på indtægterne, vil vi i 1980, stadig væk med en rentesats på  $7\frac{1}{2}$  pct., have et overskud ved brodriften på 74,5 mill. kr. årlig og et overskud ved fortsat færgedrift på 81,1 mill. kr. årlig. Regner man derimod med en rentesats på 5 pct., ville allerede i 1970 en bro kunne give et større overskud end færgedrift, nemlig et overskud ved bro på 57,7 mill. kr. og et overskud ved færgedrift på 54,5 mill. kr., alt dette forudsat at man opkræver de nuværende takster for overførsel. I 1975 og 1980 vil overskuddet på brodriften blive endnu større, i 1980 hele 75 mill. kr.

Disse rentabilitetsberegninger kan imidlertid ikke være afgørende for brobygningen; der er naturligvis meget andet at tage hensyn til. Skulle vi beslutte os til at bygge en bro, må vi ikke se bort fra, at der opstår visse problemer, som også kan få økonomiske konsekvenser.

Broen vil ganske givet påføre danske havne en konkurrence derved, at en del

af godstransporten vil blive flyttet fra søvejen til landevejen. Man skulle have beregnet så nogenlunde, at såfremt broen havde været bygget i 1957, ville danske havne få en indtægtsnedgang på 7 pct., idet ca. 1,6 mill. t gods vil blive transporteret med bane og bil i stedet for ad søvejen. Men det er vel næppe noget, der vejer så særlig tungt i hele det omfattende spørgsmål.

En anden ting, man må forudse, er den, at en ret stor del af ruteskibsfarten mellem København og Jylland vil blive ret hårdt ramt, vil blive påført en konkurrence, som den måske ikke kan klare. Derfor kan man måske forvente, at en del af disse skibsruter for person- og godsbeholdning må nedlægges, da de vil blive urentable.

Heller ikke lufttrafikken vil nok undgå at blive berørt af en fast forbindelse over Store-Bælt, måske ikke så udpræget, det er vel vanskeligt at gøre op. Men man kan da forestille sig, at når man kan køre fra København til Midtjylland ad motorveje og over Store-Bælt på ca.  $4\frac{1}{2}$  time, vil mange foretrække at gøre dette. Godt nok flyver man hurtigt, men det tager også sin tid at komme fra København til Kastrup og fra Tirstrup til Århus, Randers eller Silkeborg.

Dertil kommer endnu et problem, som jeg vil berøre. Det er den udvikling, man må forudse i de to bysamfund Korsør og Nyborg. Ved åbningen af en fast forbindelse over Store-Bælt vil der ske store personalemæssige indskrænkninger hos statsbanerne i de to byer, man mener på omkring 2 100 personer. Ud over denne beskæftigelsesmæssige virkning kan man regne med virkning for den afledede beskæftigelse, som færgefarten og overfartspersonalets tilstedeværelse i færgebyerne skaber. Tages også dette med i betragtning, når man til, at brobygningen vil medføre en nedgang i de to færgebyers samlede beskæftigelse i 1975 svarende til 2 300 personer — med familie bliver det 7 000-9 000 mennesker eller ca. 30 pct. af det nuværende samlede indbyggerantal i de to byer. Det er klart, at dette får mærkbare konsekvenser for det økonomiske liv i byerne; kommunernes indtægter vil dale betydeligt, medens udgifterne derimod stort set vil forblive de samme. Derfor er det rigtigt, at den højtærede minister gør opmærksom på problemet i sin fremsættel-