

Bl. a. for at kunne vurdere sidstnævnte forhold har regeringen anmodet *Det trafikøkonomiske udvalg* om at bedømme Storebæltsforbindelsen i forbindelse med to andre meget store investeringer, nemlig tilvejebringelsen af en fast forbindelse over Øresund og investeringerne i Københavns nærtrafik. I den herom af udvalget under den 2. oktober 1961, afgivne betænkning indstilles, *at der stiles mod at træffe beslutning om iværksættelse af fornødne forarbejder vedrørende Storebæltsbroen så betids, at den vil kunne påregnes taget i brug inden 1975.*

Baggrunden for denne stillingtagen er dels en fremhævelse af broens centrale stilling i udbygningen af hovedforbindelserne mellem landsdelene, hvor den må ses i nøje sammenhæng med udbygningen af et motorvejssystem og andre hovedlandeveje samt med banernes moderniseringsprogram for hurtigere og bekvemmere kørsel på hovedlinjerne, endvidere en af udvalget på grundlag af vejdirektorens trafikrapport fra 1959 revideret prognose for trafikudviklingen, hvorefter der i 1980 ved fortsat færgefart skønnes overført ca. 3,8 mill. biler om året (når lastbilernes større dimensioner tages i betragtning, svarende til en belastning med 4,1 mill. personvogne, („bilenheder“)), medens Storebæltskommissionen kun turde forudsætte, at man i 1980 i hvert fald ville komme op på 2 mill. overførsler eller 2,4 mill. bilenheder. Dernæst peges af udvalget på, at Storebæltsbroen med dens mere effektive sammenkædning af de danske landsdele vil have betydning i en situation med forstærket europæisk markedsfællesskab især under dansk medlemsskab af fællesmarkedet.

Under hensyn til den tid, der vil medgå dels til de tekniske forarbejder og undersøgelser, dels til selve bygningen af anlægget — Storebæltskommissionen har i alt anslået 11 år — anses det herefter for påkrævet allerede på nærværende tidspunkt at påbegynde de egentlige tekniske forberedelser i fortsæt-

telse af det af Storebæltskommissionen udførte forarbejde.

Ved nærværende lovforslag søges derfor bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til at lade foretage de fornødne tekniske forarbejder, herunder bundundersøgelser, hvorved der vil kunne udformes et udbydelsesgrundlag, der giver mulighed for fremsættelse af alternative projekter, herunder eventuelt til udformning af dele af forbindelsen som tunnelanlæg.

Når dette grundlag er udarbejdet antagelig i løbet af 4-5 år, vil der kunne fremsættes lovforslag om anlæggets gennemførelse, hvori tillige fastsættes bestemmelser om tidspunktet for arbejdernes udførelse og alle de øvrige spørgsmål, der rejser sig i forbindelse hermed, f. eks. anlæggets finansiering, opkrævning af broafgifter m. m.

Udgifterne til de pågældende forarbejder er af Storebæltskommissionen anslået til ca. 10 mill. kr., og det af ministeriet for offentlige arbejder i overensstemmelse med Storebæltskommissionens betænkning nedsatte embedsmandsudvalg, der har til opgave til stadighed at ajourføre kommissionens tekniske og økonomiske beregninger, skønner fremdeles, at dette beløb vil være tilstrækkeligt.

På finanslovene har der under Statsbanerne siden 1938-39 været opført et beløb til forundersøgelser for en Storebæltsbro. På finansloven 1961-62 (jfr. anmærkningerne til finanslovforslaget, sp. 1861-62) andrager beløbet 1.300.000 kr. Under hensyn til, at den påtænkte faste forbindelse i ikke mindre grad end jernbanetrafikken skal tjene vejtrafikken, må ministeriet imidlertid anse det for rimeligt, at de nu foreslåede udgifter deles mellem statsbanerne og vejvæsenet, og en dertil sigtende bestemmelse er optaget i forslagens § 3. Det er ikke tanken ved den foreslåede deling at foregribe den endelige fordeling af anlægsudgifterne, hvortil stilling må tages ved det foran nævnte lovforslag om anlæggets gennemførelse.