

[Ministeren for offentlige arbejder.]

til Knudshoved, og fremlagde et skitseret projekt til en sådan forbindelse og anslog udgifterne herved til med prisniveau 1955 at udgøre 1480 mill. kr., inklusive renter i byggetiden. Under sit arbejde havde kommissionen i øvrigt også udregnet, hvad en ren vejbro ville koste. At en ren vejbro må være billigere i anlæg end en kombineret bro, er en given ting, men dette kan ikke være afgørende, når man samtidig beholder en omfattende færgefart til overførsel af jernbanetrafikken. Kommissionen har ligesom senere det trafikøkonomiske udvalg ikke — og opgaven var da heller ikke stillet kommissionen — fundet begrundelse for mere omfattende undersøgelser af en sådan løsning, fordi man ikke anså det for en realistisk tanke, at jernbanetrafikken fortsat skulle overføres med færger, medens vejtrafikken gik ad en bro. Jeg kan for mit vedkommende sige, at jeg ganske deler den opfattelse, at det vil være urealistisk at tænke sig jernbanerne stillet i en konkurrencemæssig så ugunstig stilling i forhold til vejtrafikken.

Kommissionen mente imidlertid ikke at kunne stille forslag om et bestemt tidspunkt for broens anlæg og fremhævede herved bl. a., at anlægget måtte indpasses i et langtidsprogram for investeringsvirksomheden, hvori også andre store trafikinvesteringer måtte indgå. For at bedømme disse forhold har regeringen anmodet det trafikøkonomiske udvalg om at vurdere Store-Bæltsforbindelsen i forbindelse med de to største investeringer, som i øvrigt er på tale, nemlig tilvejebringelse af en fast forbindelse over Øresund og investeringerne i Københavns nærtrafik. Betænkningen fra dette udvalg foreligger nu, og det trafikøkonomiske udvalg indstiller, at der stiles mod at træffe beslutning om iværksættelse af de fornødne forarbejder vedrørende Store-Bæltsbroen så betids, at den eventuelt vil kunne tages i brug inden 1975. Udvalget har, ligesom i øvrigt Store-Bæltskommissionen, herved bl. a. peget på den betydning, som en Store-Bæltsbro med dens mere effektive sammenkædning af de danske landsdele vil kunne have i en situation, hvor Danmark tilslutter sig et europæisk fællesmarked.

Under hensyn til den meget lange forbe-

redelses- og byggetid, som et anlæg af en sådan størrelsesorden vil kræve, har regeringen herefter fundet, at tiden nu er kommet til at påbegynde de tekniske forarbejder, bundundersøgelser m. m., som må være en første betingelse for en beslutning om iværksættelse af anlægget, og nærværende lovforslag tilsigter derfor at give ministeriet for offentlige arbejder den fornødne bemyndigelse til at foretage disse forarbejder.

De tekniske forarbejder, hvis varighed må skønnes til 4-5 år, må for det første omfatte de fornødne bundundersøgelser i Store-Bælt og endvidere den fornødne videre projektering på grundlag af det i Store-Bæltskommissionens betænkning skitsemaessigt fremsatte forslag. Man må naturligvis forudse, at der kan blive tale om ændringer i de foreslåede konstruktioner, f. eks. på grund af prisudvikling eller tekniske fremskridt eller på grund af resultaterne af bundundersøgelserne. Selv om kommissionens forslag går ud på en broforbindelse, bør man heller ikke på nærværende tidspunkt udelukke den mulighed, som jo også har været bragt offentligt frem, at der kunne vise sig at være fordele ved at udføre dele af anlægget som tunnel. Det vil være naturligt at tænke sig, at der ved udbydelser af arbejderne til sin tid vil blive mulighed for afgivelse af alternative tilbud, som vil kunne omfatte sådanne løsninger. Det er dog for tidligt på undersøgelsestidspunktet at udtale sig nærmere herom. Jeg vil i øvrigt i denne forbindelse gerne omtale en tanke, som ligeledes har været bragt offentligt frem, nemlig spørgsmålet om at afholde en såkaldt „idékonkurrence“, som skulle give mulighed for, at der fra interesserede firmaers og ingeniørers side kunne fremkomme nye synspunkter for løsningen af den foreliggende tekniske opgave. Selv om jeg ikke mener, at der på nærværende tidspunkt foreligger det tilstrækkelige tekniske grundlag for, at en sådan konkurrence kunne blive frugtbringende, mener jeg dog, at man, når det drejer sig om en anlægsopgave af det her foreslåede omfang, bør være meget sikker på, at man også i teknisk henseende har taget alle muligheder i betragtning for at nå frem til den mest fordelagtige løsning. Det indgår derfor i mine overvejelser, at der som et led i de