

komme på tale. Der kan være tale om at udføre en forbindelse enten for jernbane og/eller for vejtrafik, og disse forbindelser kan kombineres eller udføres separat. De forskellige besejlingsmæssige forhold i Vesterrenden og Østerrenden i Storebælt kan begrundes, at en bro opføres som højbro på den østlige strækning, men som lavbro på strækningen mellem Fyn og Sprogø. Udvalgsrapporten opdeler mulighederne i 3 grupper:

- a) Projekter, der ved udførelsen påregnes fuldt udbygget for vej og jernbane.
- b) Projekter til en såkaldt biltogsforbindelse, det vil sige en jernbaneforbindelse til betjening af dels de almindelige person- og godstog, dels særlige tog til overførsel af motorkøretøjer på jernbanevogne.
- c) Et projekt, der forudsætter adskilte anlæg for vej og jernbane.

Det er regeringens opfattelse, at man blandt de foreliggende undersøgte og vurderede alternative projekter bør vælge *en kombineret jernbane- og vejbro med 2 jernbanespor og 6 motorvejsspor*, udført som højbro over Østerrenden og som lavbro over Vesterrenden. Valget er baseret på de følgende betragtninger.

Fra regeringens side må det anses for et ubetinget krav til den første, faste forbindelse mellem landets østlige og vestlige del, at der ikke ved anlæggets etablering sker en forringelse af den kollektive trafik — det vil i denne forbindelse sige jernbanetraffikkens — konkurrenceevne i forhold til den individuelle trafik. Tværtimod må det være et væsentligt formål med anlæggets etablering at fremme den kollektive trafikks muligheder. Dette mål nås fuldt ud ved den valgte løsning.

Ved vurderingen af lovforslagets løsning i forhold til biltogsløsningen må det fremhæves, at Teknisk udvalg er kommet til det utvetydige resultat, at begge muligheder er klart rentable. Udvalget er nået til denne konklusion på grundlag af en ganske bred samfundsøkonomisk betragtning. Imidlertid har regeringen ved siden af disse betragtninger, som man fuldt ud erkender er meget væsentlige, tillige ved sin afgørelse måttet lægge vægt på visse forhold, som ikke har indgået i udvalgets overvejelser. Det kommer herved ikke mindst i betragtning, at biltogsløsningen, der indebærer en total koncentration af den samlede jernbane- og biltrafik over bællet på ét spor i hver retning, må anses for meget sårbar i situationer, hvor tekniske svigt i det rullende materiel, sikringsanlæg eller andre faste anlæg måtte opstå.

Det må videre antages, at det efter de sidste snes års debat om anlæg af en Storebæltsforbindelse i brede kredse ville synes mindre forståeligt, om der udføres en fast forbindelse over bællet uden direkte adgang for biltrafikken. Teknisk udvalg har som grundlag for sine beregninger opstillet én prognose for biltrafikken over Storebælt, uafhængig af hvilken teknisk løsning, der måtte blive tale om. Man har med andre ord forudsat, at biltrafikken — under forudsætning af en given overførselsomkostning — bliver den samme, uanset om man har en fast forbindelse, hvor bilerne selv kan køre over, eller en løsning, hvor bilerne overføres med biltog. Det er fuldt forståeligt, at udvalget har gjort sådan, når henses til den meget beskedne forskel i overførselstiden for de to løsninger. På den anden side kan man ikke se bort fra, at en ikke uvæsentlig del af trafikkanterne af flere forskellige grunde muligvis ville finde biltogsalternativet mindre tiltrækkende end et alternativ, hvor bilerne selv kan køre over bællet. I samme grad som dette er tilfældet, bortfalder grundlaget for udvalgets forudsætninger om samme trafik over Storebælt i de to tilfælde, og dermed forskydes også grundlaget for udvalgets økonomiberegninger.

I regeringens valg er endeligt indgået hensyntagen til det påkrævede i, at der nu træffes endelig beslutning om Storebæltsforbindelsens etablering, og det er regeringens vurdering — også på basis af det netop foran anførte — at lovforslagets løsning vil være bedst egnet til at samle så bred tilslutning til anlæggets iværksættelse som mulig.

Anlægget foreslås som nævnt udført som højbro over Østerrenden og lavbro over Vesterrenden. Alle rede folkeretlige grunde nødvendiggør, at broen over Østerrenden udføres således, at principielt selv de største for tiden eksisterende skibe kan passere uhindret.

På basis af de foreliggende oplysninger har udenrigsministeriet og dettes folkeretsrådgiver ment, at Storebælts Vesterrende må karakteriseres som et sekundært sejløb, og at Danmarks folkeretlige forpligtelser ikke vil blive tilsidesat ved, at sejlads gennem dette sejløb afskæres af en lavbro. Det må derfor anses for forsvarligt at etablere en lavbro over Vesterrenden. Da den foretagne retlige vurdering er baseret på en dansk bedømmelse af faktiske forhold, er det regeringens agt, når en beslutning om anlæggets udførelse måtte foreligge, at give de interesserede fremmede lande adgang til at fremsætte eventuelle indsigelser. Den frist, der må gives til reaktion, en frist, der i øvrigt ikke er bindende for modtagerlandene, kan ikke sættes til mindre end ½-1 år. Uanset iagttagelsen af denne procedure