

Et flertal (Horn, Alsing Andersen, Normann Andersen, Hans Lund, Stæhr Johansen, Juul-Madsen, Niels Ravn, Holmberg, Philipsen og Bilgrav-Nielsen) er enige i, at en kombineret jernbane- og vejbro alt taget i betragtning er at foretrække for en jernbanetunnel. Flertallet henviser i denne forbindelse til rapporten fra Teknisk udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse, hvor det anføres, at de kapacitetsmuligheder, som ligger i en tunnelløsning, ikke er så store som i den kombinerede Storebæltsforbindelse. Som anført i denne rapport må man ved en trafik af det omfang, som svarer til et takstniveau på halvdelen af de nuværende færgetakster, åbne en supplerende vejforbindelse på Store Bælt eller via Samsø omkring 1995. Flertallet påpeger i denne sammenhæng, at eventuelle forsinkelser ved et tunnelanlægs gennemførelse også vil indebære mulighed for en forringelse af anlæggets rentabilitet, idet til kapaciteten er opbrugt, kan blive så kort, at de beregnede økonomiske fordele formindskes. Når det tages i betragtning, at 63 pct. af persontrafikken og 56 pct. af godstransporten landværts mellem Øst- og Vestdanmark i dag foretages pr. bil, finder flertallet det ikke rimeligt alene at tilvejebringe et anlæg for biltog.

Et mindretal (Knud Damgaard, Henning Jensen, Otto Mørch, Guldborg, Skovmand, Arne Larsen og Grete Westergaard) har stillet nedenstående ændringsforslag, hvorefter den faste forbindelse udføres som en biltogstunnel under Østerrenden og en lavbro over Vesterrenden. Mindretallet ønsker i forbindelse med ændringsforslaget at understrege, at det af ministeren for offentlige arbejder nedsatte „Tekniske udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse“ i sin rapport af november 1972 er nået til den konklusion, at den første faste Storebæltsforbindelse bør være en to-sporet jernbanetunnel og lavbro til afvikling dels af almindelig jernbanetrafik, dels biltrafik med dertil særligt indrettet rullende materiel og terminalanlæg. Mindretallet lægger herved vægt på, at Storebæltsudvalget har bedømt biltogsanlægget som samfundsmæssigt tre gange så rentabelt som den foreslåede bro-løsning og langt mindre kapitalkrævende.

Samtidig finder mindretallet, at biltogsløsningen er bedre i overensstemmelse med en fremsynet trafikpolitik, som vil indeholde en høj prioritering af den kollektive trafik og en stærk udbygning overalt i Europa af anlæg for kombinerede transportere af tungt gods over lange afstande med henblik på at overføre mest muligt af denne trafik fra vej til bane.

En biltogsløsning vil i denne sammenhæng på længere sigt give Danmark klare økonomiske fordele.

I øvrigt gør mindretallet opmærksom på, at ministeren i et svar til udvalget har oplyst, at der ved udskydelse af anlæg af den egentlige vejforbindelse gennem anlæg af biltogsforbindelse på 15 år vil opnås en rentebesparelse på 830 mill. kr. ved en rentefod på 7 pct. og en besparelse på 1310 mill. kr. ved en rentefod på 9 pct. Det vil altså stadig være langt den billigste løsning at anlægge en jernbanetunnel som den første faste forbindelse, selv om dens kapacitet efter nogle års forløb skulle vise sig at være opbrugt.

Mindretallet finder det ikke sagligt velgrundet at investere 3.100 mill. kr. i en ensidig løsning af Storebæltsproblematikken. Herved vil — som også påpeget over for udvalget af deputationen fra „Samsølinjen“ — den del af landet, som har det største trafikbehov, nemlig hele Midtjylland og Nordjylland og de dermed forbundne områder på Sjælland, i højeste grad blive fordelte.

Under hensyntagen til den meget store usikkerhed, trafikprognoser er behæftet med, ønsker mindretallet at præcisere, at man med etapevis udbygning begyndende med den billigste løsning — nemlig tunnelforbindelse over Store Bælt — dels undgår risiko for betydelige samfundsøkonomiske fejlinvesteringer og dels undgår at anvende ressourcer på bekostning af andre påtrængende samfundsopgaver.

I de foran nævnte henvendelser fra Forenede Danske Motorejere og Landsforeningen Danske Vognmænd har disse organisationer udtrykt beklagelse over lovforslagets § 10, hvorefter der for broanlæggets benyttelse opkræves afgifter, hvis størrelse fastsættes af ministeren for offentlige arbejder med tilslutning af finansudvalget.