

[Ministoren for offentlige arbejder.]

Sjælland forbindelser via Samsø. Medens der tidligere var en tendens til at betragte Storebæltsforbindelsen mere isoleret, har de senere år ført til en mere samlet bedømmelse af forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark.

Ind i billedet kommer også en Østersøforbindelse mellem Danmark og Vesttyskland over Fehmarnbælt, men det er regeringens standpunkt, at Østersøforbindelsen ikke bør tages op til nøjere overvejelser før efter 1980. Betydningen af en sådan forbindelse for samfundsudviklingen og de intereuropæiske relationers udvikling underkendes hermed ikke. Fra et dansk synspunkt må det imidlertid være den primære opgave at tilgodese de indenrigske erhvervs-mæssige og samfærdselsmæssige grundhensyn. Det følger heraf, at den første faste forbindelse fra Sjælland mod vest og syd må blive mellem de danske hovedlandsdele, altså Sjælland-Fyn eller Sjælland-Jylland, således at Danmark i trafikal henseende bliver en helhed.

Som jeg tilkendegav under debatten i maj måned 1972, har jeg personligt været positivt indstillet til en forbindelse mellem Sjælland og Jylland via Samsø.

Jeg sagde imidlertid samtidig, at regeringen ikke havde lagt sig fast på en løsning, men at man måtte afvente teknisk udvalgs undersøgelser. Disse konkluderer klart i, at en fast vejforbindelse Jylland-Samsø, kombineret med en færgeforbindelse Samsø-Rønæs, ikke vil være samfundsøkonomisk motiveret. En forbindelse via Samsø må efter udvalgets opfattelse, for at få nogen mærkbar samfundsøkonomisk betydning, anlægges som en fast forbindelse på hele strækningen Sjælland-Samsø-Jylland. Det første alternativ må efter regeringens opfattelse herefter lades ude af betragtning. Det andet alternativ kan — ligeledes efter regeringens opfattelse — ikke blive den første faste øst-vestforbindelse allerede af den grund, at den kollektive trafikbetjening — jernbanetrafikken — ikke tilgodeses ved en sådan løsning.

Den første faste øst-vestforbindelse må herefter blive en Storebæltsforbindelse. Dette er i overensstemmelse med teknisk udvalgs indstilling.

Det følger af, hvad jeg netop har sagt, at

det for regeringen må være en ubetinget forudsætning for anlæg af en fast forbindelse, at den kollektive trafik — altså jernbanetrafikkens — konkurrenceevne ikke forringes i forhold til den individuelle trafik. Tværtimod må det være et vigtigt formål med anlægget at forbedre jernbanetrafikkens vilkår, først og fremmest derved, at rejsetiden med jernbane mellem landsdelene ned sættes væsentligt.

Spørgsmålet bliver da herefter, om forbindelsen endvidere skal bære en motorvej, eller om biloverførsel skal ske pr. jernbane. Teknisk udvalg foretrækker ud fra den af udvalget foretagne samfundsøkonomiske bedømmelse biltogsløsningen.

Rigtigheden af denne vurdering ud fra udvalgets synspunkt anfægtes ikke fra regeringens side. Imidlertid har regeringen ment ved afgørelsen af dette spørgsmål også at måtte lægge vægt på andre forhold, som ikke er indgået i udvalgets overvejelser. Den totale koncentration af den samlede jernbane- og motorvejstrafik på ét spor i hver retning bevirker, at biltogsløsningen må anses for meget sårbar i situationer, hvor tekniske svigt indtræder.

Der må også lægges vægt på, at en biltogsløsning efter de mange års debat om en Storebæltbro i vide kredse formentlig vil blive opfattet som en halv løsning. Teknisk udvalg forudsætter i sin vurdering, at forbindelsen passerer af det samme antal biler, hvad enten disse kan køre over på en motorvej eller skal føres over pr. tog. Denne forudsætning, som det er forståeligt at udvalget har opstillet, da overførselstiden kun differerer lidt, kan man vel nok sætte et spørgsmålstegn ved.

Regeringen er ud fra sådanne betragtninger og i erkendelse af, at en beslutning om Storebæltsbroens anlæg nu må træffes, hvorfor det er væsentligt at fremlægge et forslag, der kan vinde bred tilslutning, kommet til det resultat, at Storebæltsbroen skal udføres som en kombineret jernbane- og vejbro med to jernbanespor og en sekssporet motorvej.

Storebæltsbroens anlæg nødvendiggør naturligvis tilslutningsanlæg for jernbane og veje. Korsør og Nyborg jernbanestationer må flyttes.

Det er imidlertid endvidere en naturlig følge af tilvejebringelsen af en sekssporet