

Det er ikke anset for rigtigt at binde broanlæggets udformning yderligere i lovtæksten. De kommende forundersøgelser og projekteringen er nødvendigt grundlag for at give anlægget den rette, mere detaljerede udformning under hensyntagen til økonomiske og funktionelle faktorer“.

Lovforslaget fik ved *1. behandling* stort set en velvillig modtagelse, idet dog også muligheden af at etablere en tunnel og en biltogsforbindelse blev fremhævet.

Fra udvalgets *betænkning* kan følgende fremhæves:

„Et *flertal* (Horn, Alsing Andersen, Normann Andersen, Hans Lund, Stæhr Johansen, Juul-Madsen, Niels Ravn, Holmberg, Philipson 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 perioden fra anlæggets ibrugtagning, og indtil 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 landværtss 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 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 broløsning 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