

[Ministerer for offentlige arbejder]

ledning til at fravige tidligere opfattelser om, at en vej- og banetunnel under Østerrenden ikke kan påregnes at blive økonomisk mere fordelagtig end en højbro. Dette gælder også for en forbindelse alene for vejtrafik. Skal der derimod laves en separat forbindelse alene for banetrafik, vil dette mest hensigtsmæssigt kunne ske i form af en banetunnel.

En fast forbindelse over Store Bælt vil reducere vandudskiftningen i Østersøen og dermed påvirke vandmiljøet i denne. De undersøgelser af vandudskiftningen i Østersøen, jeg har fået foretaget, viser ikke nogen større forskel mellem de foreliggende bro- og tunnelprojekters indvirkning. I begge tilfælde kan der forventes ændringer i saltholdigheden, der er mindre end de naturlige ændringer, som er forekommet i dette århundrede i Østersøen. Da disse ændringer skal ses i sammenhæng, skal der derfor i det videre arbejde med detailudformningen af den faste forbindelse foretages undersøgelser med henblik på en fortsat afvejning af anlægsekonomien og de miljømæssige hensyn og herunder også for de mere lokale vandområder.

Yderligere reduktioner af de miljømæssige virkninger vil kunne opnås ved at reducere længden af de forudsatte dæmninger. Ved broløsningerne vil dette kunne ske ved at erstatte dæmningsstrækningerne med en relativt billig lavbro. Ved tunnelloøsningerne vil det i givet fald være nødvendigt at forøge den dyre tunnelstrækning. Det synes derfor på forhånd økonomisk mere realistisk eventuelt at modificere broprojekterne end tunnelprojekterne, såfremt man vil opnå en absolut minimering af de miljømæssige virkninger.

9. Der er også mulighed for at vælge løsninger, som i forskelligt omfang tilgodeser henholdsvis vej- og banetrafikken. Da begge trafikarter imidlertid bør få fordele af en fast Storebæltsforbindelse, står valget reelt mellem på den ene side en bro- eller tunnelforbindelse, hvor begge trafikarter selv og uafhængigt af hinanden kører over Store Bælt, og på den anden side en biltogsløsning med en jernbanetunnel under Østerrenden. Bilerne passerer i dette tilfælde Store Bælt ved først at køre op på jernbanevogne og så på disse blive transporteret over på den anden side af Bæltet.

Ved en biltogsløsning vil banetrafikken have de fulde fordele af en fast forbindelse.

Vejtrafikken vil blive væsentlig bedre stillet end med den nuværende færgefart, men vil dog stadig lide under ikke helt frit selv at kunne bestemme overfartstidspunktet, ligesom der vil kunne blive tale om nogen ventetid, især i weekender og ferieperioder. Den skitserede biltogsløsning har en kapacitet, der er væsentlig mindre end kapaciteten af en 4-sporet vej. Ulemperne for vejtrafikken vil derfor blive mere udtalte, såfremt trafikken vokser mere end forudset.

Betragtes biltogsløsningen som en længerevarende løsning, har den som nævnt en betydelig lavere anlægsomkostning og dermed en højere rentabilitet end en fælles vej- og baneforbindelse.

Den skitserede biltogsløsnings kapacitet gør, at den primært er tænkt som en 1. etape af en samlet løsning, hvor man efter nogle år kan supplere jernbanetunnelen under Østerrenden med en vejbro og påbygge lavbroen over Vesterrenden vejbaner. Såfremt denne overgangsperiode er længere end 6-7 år, bliver en sådan udbygningsstrategi mere økonomisk fordelagtig end at bygge en fast vej- og baneforbindelse på én gang.

De økonomiske fordele ved biltogsløsningen må afvejes med den ulige konkurrencemæssige stilling, som de to trafikarter vil få ved en midlertidig biltogsløsning, og de større landskabelige og miljømæssige ulemper, der kan blive følgen af at skulle have både en vejbro og en banetunnel, og hvor der af hensyn til mellemprioriteten skal etableres særlige terminaler med store opmarcharealer.

En del kan tale for, at vi tager skridtet fuldt ud og straks vælger en forbindelse for vej og bane, men regeringen er indstillet på at tage en åben drøftelse af dette spørgsmål med et flertal i Folketinget bag ønsket om en fast Storebæltsforbindelse.

10. Spørgsmålet om privat engagement i en fast Storebæltsforbindelse har været draget frem fra flere sider. Det er her værd at hæfte sig ved, at en fast Storebæltsforbindelse primært er en anlægsopgave, en anlægsopgave, som endog er af en sådan størrelse, at kun meget få private danske interessenter ville kunne løfte den som bygherre.

En fast Storebæltsforbindelse vil have afgørende betydning for landets overordnede trafikforbindelser. Den vil således berøre vitale samfundsmæssige interesser. Regeringen finder det derfor nødvendigt og naturligt, at