

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af en bro over Storebælt bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at lade en særlig, statslig forvaltningsvirksomhed, kaldet Statsbroen Store Bælt, anlægge en bro over Storebælt, udført som højbro over Østerrenden og som lavbro over Vesterrenden med sekssporet motorvej med nødspor og to jernbanespor.

Af finanspolitiske grunde besluttede den daværende regering i 1978 at udsætte bygningen af broen. En redegørelse herom blev afgivet i Folketinget den 17. oktober 1978 (Folketingstidende 1978-79, forhandlingerne sp. 644-650).

I de mellemliggende år er der foretaget en række yderligere undersøgelser og overvejelser om projektet, både i teknisk og økonomisk henseende.

Resultatet af disse overvejelser og undersøgelser har ikke ændret ved den grundlæggende forudsætning for den allerede i 1973 truffene beslutning, nemlig at anlæg af en fast forbindelse over Storebælt er en samfundsøkonomisk rentabel investering.

En udførlig redegørelse for de foretagne undersøgelser og regeringens overvejelser i sagen er givet Folketinget den 17. april 1985 (Folketingstidende 1984-85, forhandlingerne sp. 8903-8917). Som bebudet i denne, har regeringen på grundlag af et parlamentarisk flertal fortsat de økonomiske, miljømæssige og andre undersøgelser med henblik på at finde den mest hensigtsmæssige form for en fast Storebæltsforbindelse. Resultatet foreligger, som bekendt, i en aftale af 12. juni 1986 mellem regeringen og Socialdemokratiet (bilag 1).

Om *anlæggets udformning* bemærkes:

Forslaget går ud på at tilvejebringe en fast forbindelse for både vej- og jernbanetraffic mellem Halsskov på Sjælland og Knudshoved på Fyn. Anlægsarbejdet tilrettelægges således, at jernbaneforbindelsen påbegyndes først og færdiggøres før vejforbindelsen. Dette forhold indvirker på det samlede anlægs udformning, hvorfor det foreslås

at udføre separate forbindelser for jernbane og vej til passage af Østerrenden.

De foretagne undersøgelser fører til, at der til jernbaneforbindelsen bør vælges en tunnel under Østerrenden. Både en sænketunnel og en boret tunnel kan komme på tale. Først det videre projekteringsarbejde kan give svar på, om den ene eller anden tunneltype bør foretrækkes, eller om der ved licitationen bør indhentes tilbud på begge alternativer. Lovforslaget binder derfor ikke valget af tunneltype og forudsætter muligheden for at indhente tilbud på begge alternativer.

Hvad vejforbindelsens krydning af Østerrenden angår, vil både en højbro og en sænketunnel kunne komme på tale. De hidtil foretagne undersøgelser peger ikke entydigt på, at det ene alternativ i anlægsøkonomisk henseende klart vil være at foretrække fremfor det andet. En højbro som bestemt i 1973-loven må imidlertid fremdeles betragtes som det primære alternativ, men lovforslaget åbner mulighed for at udbyde denne del af anlægget i licitation både som højbro og som tunnel. Navnlig vil erfaringerne fra licitationen over jernbanetunnelen være et forhold, der kan give vejledning for denne afgørelse.

Funktionelt, sikkerhedsmæssigt og miljømæssigt er der ikke mellem alternativerne højbro eller tunnel sådanne forskelle, at disse forhold kan være bestemmende for valget.

Hidtidige undersøgelser godtgør, at en boret tunnel for vejtrafic af anlægsøkonomiske grunde ikke er et realistisk alternativ.

Uanset at jernbaneforbindelsen og vejforbindelsen udføres med en vis tidsmæssig forskydning, vil det ubestridt være anlægsøkonomisk mest fordelagtigt at føre begge forbindelser over Vesterrenden på en lavbro.

Som i 1973-loven foreslås jernbaneforbindelsen bygget med to spor. Medens 1973-loven bestemte, at motorvejsforbindelsen skulle være sekssporet med nødspor, foreslås det nu at anlægge den fire-sporet med nødspor. Den seneste trafikprognose viser, at den nødvendige kapacitet herved vil være til rådighed.