

## Forslag

til

### Lov om tekniske forarbejder til gennemførelse af en fælles vej- og jernbanebro over Store Bælt.

Fremsat den 8. november 1961 af *ministeren for offentlige arbejder*.

**§ 1.** Ministeren for offentlige arbejder bebyrdes til at lade foretage fornøden projektering samt bundundersøgelser i Store Bælt til forberedelse af udførelsen af en fælles vej- og jernbanebro over Store Bælt fra Halsskov rev over Sprogø til Knudshoved med de af broanlægget følgende vej- og jernbaneanlæg samt forlægninger af eksisterende veje og jernbaner.

**§ 2.** Reglerne i forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928, kommer til anvendelse i det omfang, det er nød-

vendigt af hensyn til gennemførelsen af de i § 1 omhandlede foranstaltninger.

**§ 3.** Beløbene til bestridelse af udgifterne ved de i § 1 og § 2 nævnte foranstaltninger afholdes på de årlige finanslove dels af vejfonden, dels på statsbanernes konto for faste nyanlæg med halvdelen til hver.

**§ 4.** Alle de i forbindelse med de af nærværende lov omfattede arbejder udfærdigede dokumenter, udskrifter, attester m. v. fritages for stempel- og tinglysningsafgifter samt alle andre afgifter til det offentlige.

### *Bemærkninger til lovforslaget.*

I den af *Storebæltskommissionen* under den 1. december 1959 afgivne betænkning giver kommissionen udtryk for den opfattelse, at det er teknisk muligt at afvikle en endog meget betydeligt stigende trafik ved fortsat færgefart, og at afgørelsen af, om der bør tilvejebringes en fast forbindelse over Store Bælt, derfor må bero på, om der ved anlægget opnås besparelser for trafikken og andre samfundsmæssige fordele, som kan modsvare anlægsudgiften og de betydelige omstillingsvanskeligheder på en række forskellige områder, som det må forudses, at anlægget medfører. Denne afgørelse beror igen på, om man forventer, at trafikudviklingen, særlig automobiltrafikken, fortsat vil forme sig mere eller mindre efter de samme retningslinjer som i 30erne og i de senere år, og det er kommissionens opfattelse, at en sådan udvikling er så sandsynlig, at de samfundsmæssige fordele ved broanlæggets gennemførelse før

eller senere vil være så meget stærkere end de forskellige modhensyn, at anlægget bør gennemføres.

Kommissionen har dog ikke ment at kunne stille forslag om et bestemt åbningstidspunkt for broen dels under hensyn til usikkerheden med hensyn til hastigheden i den fremtidige udvikling af trafikken over bællet, som kommissionen derfor har foreslået holdt under stadig observation, dels under hensyn til, at der kan gøre sig andre faktorer gældende ved afgørelse heraf end de rent økonomiske. Der peges her af kommissionen på, at broens åbning vil kunne indebære samfundsmæssige fordele, der vil kunne tale for en tidligere åbning af anlægget, og det er fremhævet, at anlægget bør indpasses i et langtidsprogram for den samlede samfundsmæssige investeringsvirksomhed, hvori de større trafikinvesteringer må indgå i en nærmere fastlagt prioritetsrækkefølge.

Min. for off. arb. Vejdir. j. nr. 26-03-00-01.

Bl. a. for at kunne vurdere sidstnævnte forhold har regeringen anmodet *Det trafikøkonomiske udvalg* om at bedømme Storebæltsforbindelsen i forbindelse med to andre meget store investeringer, nemlig tilvejebringelsen af en fast forbindelse over Øresund og investeringerne i Københavns nærtrafik. I den herom af udvalget under den 2. oktober 1961, afgivne betænkning indstilles, *at der stiles mod at træffe beslutning om iværksættelse af fornødne forarbejder vedrørende Storebæltsbroen så betids, at den vil kunne påregnes taget i brug inden 1975.*

Baggrunden for denne stillingtagen er dels en fremhævelse af broens centrale stilling i udbygningen af hovedforbindelserne mellem landsdelene, hvor den må ses i nøje sammenhæng med udbygningen af et motorvejssystem og andre hovedlandeveje samt med banernes moderniseringsprogram for hurtigere og bekvemmere kørsel på hovedlinjerne, endvidere en af udvalget på grundlag af vejdirektorens trafikrapport fra 1959 revideret prognose for trafikudviklingen, hvorefter der i 1980 ved fortsat færgefart skønnes overført ca. 3,8 mill. biler om året (når lastbilernes større dimensioner tages i betragtning, svarende til en belastning med 4,1 mill. personvogne, („bilenheder“)), medens Storebæltskommissionen kun turde forudsætte, at man i 1980 i hvert fald ville komme op på 2 mill. overførsler eller 2,4 mill. bilenheder. Dernæst peges af udvalget på, at Storebæltsbroen med dens mere effektive sammenkædning af de danske landsdele vil have betydning i en situation med forstærket europæisk markedsfællesskab især under dansk medlemsskab af fællesmarkedet.

Under hensyn til den tid, der vil medgå dels til de tekniske forarbejder og undersøgelser, dels til selve bygningen af anlægget — Storebæltskommissionen har i alt anslået 11 år — anses det herefter for påkrævet allerede på nærværende tidspunkt at påbegynde de egentlige tekniske forberedelser i fortsæt-

telse af det af Storebæltskommissionen udførte forarbejde.

Ved nærværende lovforslag søges derfor bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til at lade foretage de fornødne tekniske forarbejder, herunder bundundersøgelser, hvorved der vil kunne udformes et udbydelsesgrundlag, der giver mulighed for fremsættelse af alternative projekter, herunder eventuelt til udformning af dele af forbindelsen som tunnelanlæg.

Når dette grundlag er udarbejdet antagelig i løbet af 4-5 år, vil der kunne fremsættes lovforslag om anlæggets gennemførelse, hvori tillige fastsættes bestemmelser om tidspunktet for arbejdernes udførelse og alle de øvrige spørgsmål, der rejser sig i forbindelse hermed, f. eks. anlæggets finansiering, opkrævning af broafgifter m. m.

Udgifterne til de pågældende forarbejder er af Storebæltskommissionen anslået til ca. 10 mill. kr., og det af ministeriet for offentlige arbejder i overensstemmelse med Storebæltskommissionens betænkning nedsatte embedsmandsudvalg, der har til opgave til stadighed at ajourføre kommissionens tekniske og økonomiske beregninger, skønner fremdeles, at dette beløb vil være tilstrækkeligt.

På finanslovene har der under Statsbanerne siden 1938-39 været opført et beløb til forundersøgelser for en Storebæltsbro. På finansloven 1961-62 (jfr. anmærkningerne til finanslovforslaget, sp. 1861-62) andrager beløbet 1.300.000 kr. Under hensyn til, at den påtænkte faste forbindelse i ikke mindre grad end jernbanetrafikken skal tjene vejtrafikken, må ministeriet imidlertid anse det for rimeligt, at de nu foreslåede udgifter deles mellem statsbanerne og vejvæsenet, og en dertil sigtende bestemmelse er optaget i forslagens § 3. Det er ikke tanken ved den foreslåede deling at foregribe den endelige fordeling af anlægsudgifterne, hvortil stilling må tages ved det foran nævnte lovforslag om anlæggets gennemførelse.