

## Betænkning

### over forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en bro over Store Bælt [af Bilgrav-Nielsen m. fl.]

(Afgivet af udvalget om offentlige arbejder den 19. maj 1976).

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder, som denne har besvaret skriftligt.

Udvalget har modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Carl E. Andersen,  
K. Havnø,  
Ib Stampe Rasmussen,  
Vestsjællands amtskommune og  
H. Aagaard, Horsens.

I forbindelse med lovforslaget har udvalget drøftet spørgsmålet om en biltogsforbindelse. Et mindretal (Knud Damgaard (S), Kampmann (S) og Otto Mørch (S)) har stillet ændringsforslag herom.

Et *mindretal* (Normann Andersen (S), Erik Andersen (S), Ivar Hansen (V), Holmberg (V), Lennart Larson (V), Lowzow (KF), Jes Schmidt (CD) og Kurt Hansen (VS)) kan ikke stemme for de stillede ændringsforslag og indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Et *andet mindretal* (fremskridtspartiets, det radikale venstres og kristeligt folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *tredje mindretal* (Knud Damgaard (S), Kampmann (S) og Otto Mørch (S)) har som nævnt stillet ændringsforslag om en biltogstunnel. Mindretallet henviser til de ledsagende bemærkninger og indstiller lovforsla-

get til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Et *fjerde mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) vil ved lovforslagets 2. behandling nærmere redegøre for sin stilling til lovforslaget og de stillede ændringsforslag.

Et *femte mindretal* (Guldberg (V)) mener ikke, at tiden er inde til iværksættelse af et så stort anlægsarbejde, men er tilhænger af, at det til sin tid kommer til udførelse som et biltogsanlæg.

### Ændringsforslag.

Af et *mindretal* (Knud Damgaard (S), Kampmann (S) og Otto Mørch (S)), tiltrådt af et *mindretal* (Guldberg (V)):

Til teksten.

1) Nr. 3 affattes således:

„3. § 2 affattes således:

„§ 2. Anlægget udføres som en tunnel under Østerrenden og en lavbro over Vesterrenden med en tosporet jernbaneforbindelse, indrettet dels for overførsel af biler i særlige biltog, dels for almindelig jernbanetrafik.

Stk. 2. I forbindelse med den faste forbindelse anlægges biltogsterminaler på Fyn og Sjælland.““

2) Nr. 5 affattes således:  
 „5. I § 4 ændres ordet „broen“ til: „den faste forbindelse med tilhørende terminalanlæg“.“

### Bemærkninger.

Til nr. 1 og 2.

Ændringsforslagene bevirker, at den faste forbindelse udføres som en biltogstunnel under Østerrenden og en lavbro over Vesterrenden.

Mindretallet ønsker i forbindelse med ændringsforslagene at understrege, at det af ministeren for offentlige arbejder nedsatte „Tekniske udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse“ i sin rapport fra 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 indrettede 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 kapacitetskrævende.

Modstandere af tunnelprojektet anfører normalt den indvending, at biltogstrafik vil give den samme ophobning i spidsbelastningstider som færgefart. Det er rigtigt, at overførelstiden principielt er sammensat af 3 komponenter, nemlig: en terminaltid ved afgang, som er tiden fra bilistens ankomst til terminalen indtil biltogets afgang, dernæst selve køretiden mellem terminalerne og endelig den tid, der medgår til frakørsel regnet fra biltogets stop indtil udkørsel på motorvejen. Den samlede gennemsnitlige overførelstid for bilerne via tunnel er svarende hertil:

Gennemsnitlig terminaltid ved afgang: . . . . .	7½ min.
Køretid mellem terminalerne . . .	14 min.
Gennemsnitlig frakørselstid ved ankomst . . . . .	2½ min.

Ved en tunnels åbning vil der kunne afsendes tog hvert 15. minut. Det er det, der

giver den ovenfor nævnte ventetid ved afgang på 7½ minut. Ved større trafikpres bliver intervallerne mindre end 15 minutter, men da fordelingen af trafikken samtidig vil tage mere tid, beregnes ventetiden fortsat til 7½ minut. Tømningstiden for et helt fyldt biltog er på grundlag af foretagne undersøgelser beregnet til 3¾ minut regnet fra det tidspunkt, da toget er standset, og til den sidste bil kører ud på perronen. Gennemsnitlig vil det tage en bilist knap 2 minutter at forlade toget.

Af de foretagne beregninger fremgår det, at der vil være tale om en gennemsnitlig overfartstid på 24 minutter med biltog, mens den gennemsnitlige kørselstid på motorvejsforbindelse over Store Bælt vil være 14 minutter for personbiler og 19 minutter for lastbiler. Dette forudsætter dog, at trafikken over en vejbro vil kunne opretholde en gennemsnitshastighed svarende til den, der gælder for den egentlige motorvejstrafik. Dette vil næppe kunne fastholdes dels af klimatiske grunde, dels af trafiksikkerhedsmæssige grunde, hvorfor de sammenlignede tider må korrigeres i forhold til en hastighedsbegrænsning over broen, som bør ligge væsentlig under de gennemsnitshastigheder, der ellers gælder for motorveje.

Den i august 1975 afgivne rapport fra styrelsen for statsbroen Store Bælt bekræfter de tidligere foretagne undersøgelser, idet det konkluderes, at det fortsat vil være en samfundsmæssigt økonomisk højt rentabel foranstaltning at bygge en fast forbindelse over Store Bælt, at en to-sporet jernbanetunnel — og — lavbro til afvikling dels af almindelig jernbanetrafik, dels biltrafik med særlige anlæg og materiel fortsat er den klart højest rentable løsning, samt at de indvendinger med hensyn til denne løsnings manglende kapacitet og funktionsduelighed, som har været fremført, må anses for afkræftet dels ved de foretagne fornyede undersøgelser og den fornyede ændring af driftsstrategi af terminalanlæg, dels i lyset af det mindre trafikbehov i forhold til tidligere antaget, som nu må anses for sandsynligt.

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

