

Forslag

til

Lov om ændring af lov om anlæg af en bro over Store Bælt.

Fremsat den 18. december 1975 af *Bilgrav-Nielsen (RV)*, *Gunner Baunsgaard (RV)*,
Chr. Christensen (KrF) og *Svend Erik Sørensen (KrF)*.

I lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af en bro over Store Bælt foretages følgende ændringer:

1) I titlen ændres ordet „bro“ til: „fast forbindelse“.

2) I § 1 ændres ordene „virksomheden Statsbroen Store Bælt“ til: „virksomheden Storebæltsforbindelsen“, og ordene „en bro“ ændres til: „en fast forbindelse“.

3) § 2 affattes således:

„§ 2. Anlægget udføres som en tunnel under Østerrenden og en lavbro over Vesterrenden med sekssporet motorvej og to jernbanespor. Nødspor på motorvejen kan anlægges.“

4) I § 3, stk. 2, ændres „broanlægget“ til: „den faste forbindelse“.

5) I § 4 ændres ordet „broen“ til: „den faste forbindelse“.

6) I § 5 ændres ordene „Statsbroen Store Bælt“ til: „Storebæltsforbindelsen“ og ordet „broanlægget“ til: „anlægget“.

7) I § 7, stk. 1, ændres ordet „broen“ til: „anlægget“.

8) I § 10 ændres ordet „broanlæggets“ til: „anlæggets“.

9) I § 12, 1. pkt., ændres ordene „Statsbroen Store Bælt“ til: „Storebæltsforbindelsen“.

Bemærkninger til lovforslaget.

Efter forslagsstillernes opfattelse er den eneste acceptable form for fast forbindelse over Store Bælt en kombineret motorvejs- og jernbaneforbindelse.

Lovforslaget tilsigter alene ændring af lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af en bro over Store Bælt, for så vidt angår strækningen mellem Sjælland og Sprogø (Østerrenden), idet der på denne strækning i overensstemmelse med de i betænkning nr. 508 af 1968 og i rapport november 1972 foretagne undersøgelser foreslås anlagt en 4 km lang tunnel for motorvejs- og jernbanetraffic i stedet for en højbro (se perspektivtegning, bilaget).

Efter at det nu er godtgjort, at hverken en ren anlægs- og driftsøkonomisk vurdering eller en bredere samfundsøkonomisk vurdering klart vil kunne påvise forskelle mellem de to alternativer højbro eller tunnel over/under Østerrenden, er det forslagsstillernes opfattelse, at alt taler for, at en tunnel bør foretrækkes.

Når den faste forbindelse over Store Bælt er færdigbygget, vil stort set al nord-sydgående skibs-

trafik på Store Bælt være henvist til Østerrenden, idet Vesterrenden vil være lukket af en lavbro med kun 6 meters afstand mellem daglig vandstand og lavbroens underkant. Mellem 400 og 500 skibe pr. uge vil være henvist til at passere gennem Østerrenden.

Da det må påregnes, at stadig flere og større skibe vil skulle passere nord-syd gennem Østerrenden, vil kravene til hindringsfri passage stige tilsvarende. At etablere en højbro med ca. 25 bropiller på tværs af dette farvand vil under disse vilkår være yderst uheldigt. Selv om det må antages, at det vil være muligt at bygge så modstandsdygtige bropiller, at påsejling ikke vil føre til broens sammenstyrtning, må det anses for givet, at påsejling med materielt tab, forurening og risiko for menneskeliv ikke kan undgås.

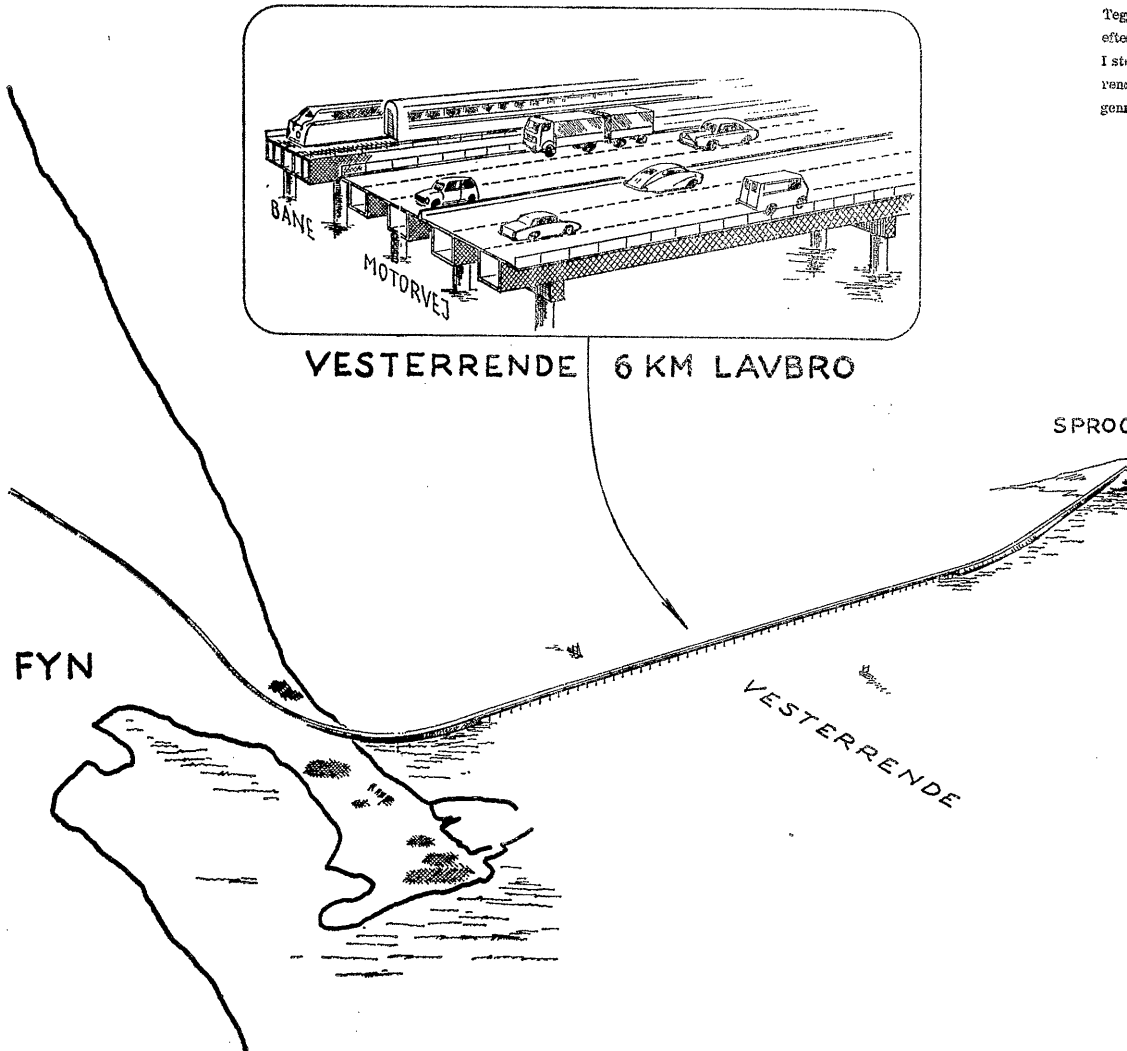
Der henvises til bilag 2, side 4, i den supplerende storebæltsundersøgelse august 1975, hvoraf det fremgår, at de indtil nu foretagne undersøgelser vedrørende påsejling af bropiller har haft en maksimal

skibsstørrelse på 100.000 tdw. som forudsætning, men at nyere oplysninger forudser, at Store Bælt i fremtiden vil blive passeret af mærkbart større skibe.

Etableres den faste forbindelse i stedet som en tunnel under Østerrenden, vil de nævnte problemer ikke opstå. Der vil herved være sikret en 4.000

meters bred gennemsejling, som efter forslagsstillerens opfattelse også i folkeretlig henseende er det mest acceptable.

En tunnel under Østerrenden vil endvidere have den fordel fremfor en højbro, at den ikke udsætter trafikanterne for gener fra kraftig blæst, regn og sne.



BIL
Teg
efte
I st
ren
genn

hvorledes den faste forbindelse over St. Bælt
 lernes opfattelse bør udformes.
 jbro med ca. 25 bropiller på tværs af Øster-
 nlagt en tunnel, som vil give en 4000 m fri

