

**Lovforslag nr. L. 104.** Fremsat den 12. december 1978 af Niels Helveg Petersen (RV), Bernhard Baunsgaard (RV), Bolvig (RV), Gunnar Jensen (RV), Ole Vig Jensen (RV) og Grethe Philip (RV).

## Forslag

til

### Lov om planlægning af øst-vesttrafikken i Danmark

§ 1. Der nedsættes et planlægningsudvalg, der inden 1. oktober 1980 fremlægger sammenhængende planer for afvikling af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark frem til år 2000.

§ 2. Udvalget nedsættes af ministeren for offentlige arbejder efter indstilling fra følgende institutioner:

Amtsrådsforeningen  
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd  
Arbejdsministeriet  
Danmarks Rederiforening  
DDL  
DSB  
Finansministeriet  
FDM  
Handelsministeriet  
Industrirådet  
Kollektiv Trafik Forbund  
Kommunernes Landsforening  
Landsforeningen Danmarks Bilruter  
Landsforeningen Danske Vognmænd  
Miljøministeriet  
Vejdirektoratet  
Økonomiministeriet

Herudover udpeger ministeren fire medlemmer samt en formand.

*Stk. 2.* Blandt udvalgets medlemmer udpeger ministeren en styringsgruppe bestående af formanden og fire øvrige personer, som forestår udvalgets daglige arbejde.

*Stk. 3.* Med det formål, at grundlaget for

folketingets beslutning kan blive så sikkert og balanceret som muligt, må styringsgruppen disponere over ét samlet sekretariat, som kan udrede de nødvendige tekniske, økonomiske, takstmæssige og organisatoriske forhold. Dette sekretariat må sikres mulighed for i nødvendigt omfang at kunne trække på de relevante offentlige, halvoffentlige og private instanser.

§ 3. Udvalget får til opgave at:

1. Udarbejde prognoser for øst-vesttrafikken frem til år 2000.

2. Beskrive eksisterende og udarbejde nye konkrete forslag til tekniske løsninger for afviklingen af øst-vesttrafikken, herunder løsninger baseret på flytrafik, færgetrafik og faste forbindelser eller kombinationer heraf.

3. Beskrive den nuværende og fremtidige omkostnings- og takststruktur for øst-vesttrafikken samt udarbejde forslag til takstniveau og takststruktur for denne trafik.

4. Udarbejde forslag til øst-vesttrafikens organisation, herunder især omfanget af og formen for det offentlige engagement.

§ 4. Resultatet af udvalgets arbejde sammenfattes i en redegørelse, der forelægges folketinget.

*Stk. 2.* Indtil folketingets behandling heraf er afsluttet, stilles lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af en bro over Store Bælt i bero.

§ 5. Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

Regeringen har besluttet at udskyde anlægget af en bro over Store Bælt på ubestemt tid. Dette medfører usikkerhed for de selskaber, styrelser m.v., der arbejder med afviklingen af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Resultatet heraf må frygtes at blive manglende investeringer i transportapparatet og dermed forringet serviceniveau for trafikanterne. Inden for kort tid må der derfor træffes beslutning om, hvor længe broprojektet skal udskydes.

Under det hidtidige forarbejde med Store Bælt er der af sagkyndige rejst tvivl om det nuværende beslutningsgrundlag for en broforbindelse over Store Bælt. Det må være afgørende – når der er tale om så vidtrækkende investeringer, som her er tilfældet – at sikre et så godt grundlag for beslutningen, at der ikke bagefter kan rejses tvivl om afgørelsen. Udskydelsen bør derfor benyttes til at skaffe et forbedret beslutningsgrundlag for dels broforbindelsen, dels alternative muligheder.

Det foreslås derfor, at der hurtigst muligt udarbejdes en redegørelse, der i efteråret 1980 kan danne grundlag for en endelig beslutning i folketinget om, på hvilken måde øst-vesttrafikken skal afvikles frem til år 2000. En betydelig del af materialet til en sådan redegørelse foreligger allerede, men materialet er karakteriseret ved, at det er udarbejdet af en række forskellige råd, udvalg, nævn i såvel offentlig som privat regie. Derfor er det nødvendigt, at der etableres et uafhængigt udvalg og ét samlet neutralt sekretariat, der kan sammenfatte det eksisterende materiale og udarbejde supplerende nyt, således at der i løbet af to år foreligger sammenhængende, overordnede planer, som muliggør en beslutning i folketinget.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte paragraffer*

#### Til § 1.

Tidspunktet for fremlæggelsen af udvalgets planer er fastlagt ud fra ønsket om så hurtigt som forsvarligt muligt at få truffet beslutning om øst-vestforbindelserne af hensyn til de fremtidige inve-

steringer. Dette vil være muligt, dersom udvalget beskæftiger sig med de overordnede muligheder for trafikens afvikling.

Tidshorisonten er sat til år 2000, da der kun er begrænsede muligheder for at forudsige den samfundsmæssige udvikling efter dette tidspunkt.

#### Til § 2, stk. 1.

For at sikre, at alle relevante synspunkter kan komme frem, foreslås det, at udvalget får en meget bred sammensætning.

#### Til § 2, stk. 2.

For at sikre udvalgets effektivitet foreslås det, at der etableres en styringsgruppe bestående af maksimalt fem personer, som forestår udvalgets daglige arbejde. Udvalgets formand må ikke gennem sit embede være afhængig af ministeriet for offentlige arbejder.

#### Til § 2, stk. 3.

De forskellige tidshorisonter, kommissorier etc. for hidtidige forslag, udvalgsarbejder m. v. har i realiteten gjort det meget vanskeligt for folketinget at få et samlet overblik over afviklingen af øst-vesttrafikken. Det foreslås derfor, at redegørelsen under styringsgruppens ansvar udarbejdes af ét samlet sekretariat.

I medfør af lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af bro over Store Bælt, § 5, har ministeren for offentlig arbejder oprettet en særlig statslig forvaltningsvirksomhed kaldet Statsbroen Store Bælt, som hidtil har forestået projekteringen af en bro over Store Bælt. For at nyttiggøre den omfattende ekspertise, der er opsamlet i denne institution, foreslås det, at Statsbroen Store Bælt fungerer som sekretariat for udvalget, idet det gives mulighed for at supplere sig med den for den udvidede opgave nødvendige ekspertise.

#### Til § 3.

#### Punkt 1.

Ud over de trafikprognoser, der blev udarbejdet i forbindelse med Jespersen-betænkningen fra 1972 (Rapport vedrørende faste forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark, november 1972), er der i den supplerende rapport fra 1975 og i rederierens »Kattegatrapport« fra 1978 (Redegørelse for konsekvenser og ressourceforbrug ved alternative trafikstrukturer for den indenrigske Kattegattrafik, maj 1978) fremlagt alternative trafikudviklinger, der har det tilfælles, at de viser en lavere trafikudvikling end prognoserne fra 1972. Bortset fra Jespersen-betænkningen er der ikke tale om egentlige prognoser, men om skøn baseret på den seneste trafikudvikling. Der er derfor behov for fornyede prognoser, der blandt andet belyser trafikudviklingen som funktion af de tekniske løsninger, og som i højere grad end Jespersen-betænkningen beskæftiger sig med trafikens fordeling mellem kollektiv og individuel transport.

#### Punkt 2.

I betænkninger i den offentlige debat har der været fremlagt en række tekniske løsninger til afvikling af trafikken med forskellige former for faste forbindelser og færgetyper.

Af forslag kan blandt andet nævnes:

##### I. Faste forbindelser

1. Kombineret jernbane- og vejbro over Store Bælt (jf. lov af 1973-06-13).
2. Kombineret jernbane- og vej tunnel under Store Bælt (jf. Jespersen-rapporten).
3. Biltogsforbindelse udført som tunnel under Østerrenden og lavbro over Vesterrenden (jf. Jespersen-rapporten).
4. Biltogsforbindelse kombineret med fortsat reduceret færgedrift (jf. Thorkil Kristensens memorandum af 1978-07-31).
5. Jernbanetunnel og færgefart. (Vedrørende jernbanetunnel jf. betænkning nr. 508 1968).
6. Boret tunnel under Store Bælt (jf. forslag af civilingeniør E. Eiken, DTH).
7. Vejforbindelse Jylland-Sjælland via Samsø (jf. Jespersen-rapporten).
8. Vejforbindelse Jylland-Samsø kombineret med færgefart Samsø-Sjælland (jf. Jespersen-rapporten).

##### II. Fortsat færgedrift

1. Sammenlægning af jernbaneoverfarten Korsør-Nyborg og Halskov-Knudshoved til en kombi-

neret overfart (Finansministeriets planredegørelse fra 1977).

2. Etablering af rute med hurtiggående fartøjer (jetfoil eller luftpudebåd) mellem Århus og Kalundborg (undersøgt af DSB).
3. Luftpudéfartøjer på Store Bælt (forslag af Carl E. Andersen, DTH).
4. Koncentration af eksisterende Kattegatruter i én forbindelse, f. eks. Odden-Ebeltoft, eller to forbindelser, f. eks. Hundested-Grenå kombineret med Kalundborg-Århus (jf. rapport fra 1978 udarbejdet af DSB, Molslinjen og Jydsk Færgefart).
5. Nye færgeruter på Kattegat, f. eks.
  - Jernhatten-Odden (Kaj Aage Helmind)
  - Århus-Odden (Kaj Aage Helmind)
  - Svanegrunden-Røsnæs (Preben C. Wistisen).

De eksisterende forslag suppleret med eventuelle nye muligheder må undersøges og beskrives så langt, at der ikke fra sagkyndig side senere kan rejses berettiget tvivl om grundlaget for valget af den tekniske løsning. Det forudsættes derfor som en nødvendighed, at projekteringen af Storebæltbroen færdiggøres, og sideløbende hermed undersøges andre former for forbindelser mellem øst og vest på en sådan måde, at det er muligt at foretage en pålidelig sammenligning mellem priser og konsekvenser af de forskellige løsninger. Med i vurderingen må tages indflydelsen af eksisterende og eventuelt kommende forbindelser over Øresund og Østersøen.

#### Punkt 3.

I offentligheden er der skabt usikkerhed med hensyn til omkostnings- og takststrukturen for øst-vesttrafikken blandt andet på grund af ændringen i trafikprognoserne. Dette spørgsmål må derfor afklares og forelægges samtidig med forslag til løsninger for afviklingen af trafikken, således at folketinget på et samlet grundlag kan tage stilling til takstniveau og takststruktur, herunder spørgsmålet om en eventuel offentlig subsidiering.

#### Punkt 4.

Takststruktur, faste forbindelser eller ikke, vil afgørende påvirke måden at organisere trafikken på. En ændring i prisniveauet for flyrejser kan således f. eks. umuliggøre Kattegatruternes eksistens. Det er derfor nødvendigt, at folketinget tager stilling til, i hvilket omfang og under hvilken form det offentlige skal engagere sig i øst-vesttrafikken.

De forslag, der fremlægges i redegørelsen, må blandt andet vurderes ud fra følgende forhold: Trafikanternes serviceniveau og omkostninger, energi og energiøkonomi, miljø, beskæftigelse, trafikulykker, sociale hensyn, betalingsbalance, valutabalace, ligelig regional udvikling, styrkelse af den kollektive trafik, driftsøkonomi, samfundsøkonomi, fleksibilitet over for nye og ændrede samfundsforudsætninger.

Til § 4, stk. 2.

Det må være rimeligt under udarbejdelsen af redegørelsen definitivt at sætte lov om anlæg af en bro over Store Bælt i bero, således at der ikke kan skabes tvivl om det reelle indhold af udskydelsen.

Til § 5.

Udvalget må nedsættes snarest muligt efter folketingets vedtagelse af loven.