

Bilag til Bet. o. Lovf. om Udvidelse af Lille Bælts Broen med en Færdselsbro.

II. Dernæst maa vi nedlægge en meget indtrængende Protest imod den Maade, hvorpaa Pengene foreslaas tilvejebragt. Rent principielt maa vi holde for, at Anlægget af Vejbroen er en Samfundssag af ganske lignende Art som til Eksempel Anlægget af nye Landeveje i Sønderjylland, hvortil der af Statskassen i sin Tid er bevilget et Beløb paa ca. 10 Mill. Kr.

Dernæst maa vi udtale, at den foreslaaede Gummiavgift forekommer os ret meningsløs, idet dens Gennemførelse faktisk vil betyde, at mange Tusinde Motorejere, som overhovedet aldrig vil komme over Broen, skal betale for dens Anlæg og Vedligeholdelse.

Hvis man ikke vil bygge Broen for Statskassens almindelige Midler eller tilvejebringe Midlerne paa anden for det motorkørende Publikum mere retfærdig Maade, da vil vi foreslaa, at de, der benytter Broen — dog ikke Fodgængere —, betaler en Broafgift. Om Størrelsen og Udformningen for Opkrævningen af denne Afgift skal vi gerne — om ønskes — fremsætte Forslag.

III. Vi kan ikke indse Nødvendigheden af at foretage saa store Vejforlægninger, som angives i Lovforslaget. Der er ingen Grund til at lede hele Færdselen udenom Middelfart By; den vil særdeles vel kunne benytte Hovedgaden og fra dennes vestre Ende føres over gennem den planlagte Viadukt paa Vejen til Hindsgavl. Det vil da kun dreje sig om Anlæg af nogle faa Kilometer Vej tillige med nogle Rydningsarbejder i Middelfart By, men dette vil langtfra kunne beløbe sig til 400 000 Kr. Vi er saaledes bekendt med Planer til saadanne Arbejder, der paa fuldt forsvarlig Maade løser Problemet, og som er kalkuleret til ikke en Gang 200 000 Kr. Der er formentlig ingen Grund til uden tvungende Nødvendighed at ville belaste hverken det motorkørende Publikum eller andre Borgere med særlige Udgifter, naar det ikke er paakrævet.

Som Forholdene er nu i Middelfart, kan der vel undertiden være ret ubehageligt, fordi Automobilene kommer i Sværme fra Færgen op gennem Hovedgaden, men dette vil jo ikke blive Tilfældet, naar Vejbroen er bygget; de vil da komme enkeltvis, ganske paa samme Maade som ved Færdselen paa en almindelig Landevej.

IV. Endelig maa vi ligeledes protestere imod, at Udgiften til Vedligeholdelsen af Vejbroens Dele kapitaliseres til 800 000 Kr. eller 40 000 Kr. aarligt. Ogsaa dette Beløb maa siges at være alt for stort. I Lovforslaget af 1923 regnede man med en Vedligeholdelsesudgift paa 100 000 Kr. om Aaret for Jernbanebroens Vedkommende. Naar Hensyn tages til Reduktionen af Priserne, vil man formentlig komme ned paa et Beløb af ca. 60 000 Kr., og rent skønsomt maa vi da formene, at Udgifterne til Vejbroens Vedligeholdelse vil blive endnu mindre, nemlig højst 10 à 20 000 Kr. om Aaret. For saa vidt denne Udgift skal afholdes paa særlig Vis, da ser vi ikke rettere end, at den meget let vil kunne afholdes af den Broafgift, som mulig bør paalægges saavel Motorvogne som Hestekøretøjer og Cykler. Der er ingen som helst Grund til at paalægge en bestemt Klasse Borgere en ny Skat, for at der kan indbringes et Beløb paa 800 000 Kr., navnlig naar dette Beløb ikke er nødvendigt.

Med Højagtelse

Kongelig dansk Automobil-Klub.

Førene danske Motorejere.

(sign.) Ipsen.

(sign.) Kyhl.