

samme Hoveddragere med et Rækværk imellem. Det foreslaas at give Vejbroen en Bredde af 5,6 m, og for den sydlige Hoveddrager er der udkraget et Trottoir paa 1,5 m Bredde.

I §§ 2 og 3 foreslaas der givet Hjemmel til at foretage de nødvendige Ekspropriationer til Anlæg af de nye Vejforbindelser ud til Broen, og i saa Henseende er det foreslaaet at udvide en Vej, som gaar umiddelbart Vest for det nye Stationsanlæg i Middelfart, til 12 m og derfra føre nye Veje ud til Broen, saaledes at hele den gennemgaaende Trafik ikke kommer til at belejre Gadenettet i Middelfart. Endvidere er der indført Bestemmelser om, at Vedligeholdelsen af Vejene overgaar til Kommunerne, og at de derfor skulde have den Erstatning, som hjemles dem i Henhold til Forordningen af 5. Marts 1845, hvilken Forordning er foreslaaet bragt til Anvendelse paa disse Anlæg; derimod er det foreslaaet, at Vedligeholdelsen af den udvidede Bro og Vejbanen paa samme paahviler Statsbanerne. Det foreslaas, at de Grunde, der anvendes til Banen, er fritaget for alle Skatter, Afgifter og Byrder, saa længe de benyttes dertil, og at Brugen af stemplet Papir eftergives for alle Overenskomster og Forskrivninger, der udfærdiges i Anledning af de omhandlede Foranstaltninger, ligesom Afgifter til Stat og Kommune bortfalder i Anledning af de i Forbindelse med Anlægene m. v. staaende Ejendomsoverdragelser; ligeledes foreslaas der Toldfrihed for de Materialer, der anvendes til selve Anlægene.

I Lovforslagets § 4 omhandles Tilvejebringelsen af de nødvendige Beløb til Arbejdernes Udførelse. Jeg vil der gerne gøre opmærksom paa, at ved Behandlingen i Rigsdagen i 1924 udtaltes det i Folketingets Betænkning, at Rentabiliteten var afgørende for hele Udvalgets Syn paa Broanlægget over Lille Bælt, en Rentabilitetsfordring, der maatte stilles saavel til Færdselsbroen som til Jernbanebroen. Under Forhandlingerne i Rigsdagen om Lille Bælts Broen har det endvidere stadig været forudsat, at Udgifterne til Anlægget af Vejbroen maatte tilvejebringes af dem, der i langt overvejende Grad vilde komme til at benytte Anlægget, det vil sige de motorkørende, og det viser sig ogsaa ved at gennemgaa de Forhandlinger, der den Gang fandt Sted, at de motorkørende selv ikke har staaet uforstaaende ligeoverfor dette Spørgsmaal, thi der findes en Henvendelse af 13. Februar 1924 fra Kgl. Dansk Automobil Klub og Forenede Danske Motorjere, som er tiltraadt af Danmarks Motor

Union, Danske Lægers og Dyrslægers Motor Club og Jydsk Motor Union til det af Folketinget nedsatte Udvalg til Behandling af Lille Bælts Broen — Henvendelsen findes trykt i Rigsdagstidende 1923—24, Tillæg B. Sp. 699—704. Det hedder heri: „Imidlertid er vi ganske paa det rene med, at der naturligvis maa anvises Udveje for at tilvejebringe de Midler, der er nødvendige for Anlægget af en Færdselsbro i Tilslutning til Jernbanebroen“, og Andragerne henleder Opmærksomheden paa, at den med Færdselsbroens Anlæg forbundne Merudgift kan tilvejebringes gennem en Motorafgift, idet der skaffes 10 Mill. Kr. i Løbet af 10 Aar, og det skønnes, at den Afgift, som maa opkræves efter Loven af 1921, indbringer et større Beløb end nødvendigt til en almindelig Vedligeholdelse af Landevejene. Forholdene har imidlertid vist, at Motorafgiften, saaledes som den har været paalagt Motorkøretøjerne, ikke har indbragt større Beløb end nødvendigt til den almindelige Vedligeholdelse. Jeg vil gerne i saa Henseende henvise til den Betænkning, som er afgivet af det af min Forgænger som Minister for offentlige Arbejder nedsatte Automobiludvalg, en Betænkning, som vil blive omdelt til det høje Tings Medlemmer formentlig i Eftermiddag, senest i hvert Fald i Morgen. Af det store Flertals Udtalelser i denne Betænkning vil det fremgaa, at der mangler ca. 33 pCt., altsaa en Trediepart, i, at Kommunerne med den nuværende Afgift faar tilstrækkelige Bidrag til at kunne betale den Merudgift til Vejenes Vedligeholdelse, som Automobilkørselen paafører dem. Men det Princip, at Broen over Lille Bælt bør kunne forrente sig, og at de motorkørende, for hvis Skyld Anlægget af Vejbroen maa antages at være paakrævet — thi der er vist ingen, der tror, at ret mange andre end de motorkørende vil benytte en saadan Bro —, ogsaa skal betale, er sikkert rigtigt.

Spørgsmaalet vil saa blive. For det første: Hvilket Beløb det bør paahvile de motorkørende at betale, og for det andet: under hvilken Form dette Beløb skal tilvejebringes. Hvad Beløbets Størrelse angaar, skal jeg oplyse, at Merudgiften til Anlægget af en kombineret Vej- og Jernbanebro anslaaes med samme Enheder, som Jernbanebroen er beregnet til, til ca. 6½ Mill. Kr. Forholdet er dette, at en kombineret Vej- og Jernbanebro er anslaaet til 21½ Mill. Kr. og en Jernbanebro alene til 15 Mill. Kr. Differencen derimellem, 6½ Mill. Kr., udgør altsaa Merudgiften for Anlægget af en kombineret Vej- og Jernbanebro,