

**[Ministeren for offentlige Arbejder.]**

vendinger mod Lovforslaget. Præstø og Maribo Amter har vist deres Interesse for Broforslaget ved at paatage sig Bekostningen af Landevejsforbindelserne paa Sjælland- og Falstersiden samt paa Masnedø mellem de to Broer til et samlet anslaaet Beløb af 2 970 000 Kr., imod at de hertil faar det sædvanlige Tilskud fra Vejfonden paa Halvdelen af Udgifterne og med Refusion gennem Motorafgiften efter de nugældende Regler. De tilbageblivende Udgifter til Broanlæg med tilhørende Jernbaneforbindelser og Stationsanlæg bliver da, udregnet efter Prisniveauet i August i Fjor, 33,6 Mill. Kr. Af dette Beløb kan Statsbanernes økonomiske Interesse i Færgefartens Ombygning med en fast Jernbaneforbindelse mellem Sjælland og Falster efter de foreliggende Beregninger, hvorom jeg henviser til Bemærkningerne i Lovforslaget, kapitaliseret højst anslaaes til 15,7 Mill. Kr., hvilket altsaa vil være Maksimum for, hvad man kan belaste Statsbanernes Anlægsbudget med. Resten maa derfor tilvejebringes paa anden Maade, og dette sker ved, at der fra den Dag, da Loven om Storstrømsbroen træder i Kraft, og i det fornødne Antal Aar svares en Afgift til Statskassen af 1 Ø. pr. Liter Benzin, som indføres til eller fremstilles her i Landet, eller som ved Lovens Ikrafttræden findes i Behold her i Landet, i øvrigt med de samme Undtagelsesbestemmelser, som er gældende for de hidtil paalagte Benzinafgifter.

Med Hensyn til det ikke uvigtige Spørgsmaal, fra hvilket Tidspunkt og i hvilken Grad dette store Anlægsarbejde vil lægge Beslag paa Statskassens Midler i de kommende Aar, kan jeg oplyse følgende: under Forudsætning af, at Forarbejderne til Broen paabegyndes 1932, og at Broen er færdigbygget i 1939—40, vil der i de to første Aar kun blive Tale om Anvendelse af et mindre Beløb, og først fra 1934—35 vil de egentlige Byggearbejder tage deres Begyndelse, hvorved der bliver Anvendelse for et Beløb af 5—6 Mill. Kr. aarlig. Da det er Forudsætningen, at Benzinafgiften skal begynde at løbe fra 1932—33, vil denne Afgift i alt væsentligt kunne dække Forbruget til Anlægget indtil 1936—37, og Staten behøver derfor først at sætte ind med sit Bidrag i de sidste 3 Byggeaar fra 1937—38 til 1939—40, altsaa efter at de to Arbejder: Lille Bælts Broen og Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik maa ventes at være fuldført, idet disse ventes fuldført 1935—36.

Jeg skal sluttelig om Storstrømsanlægget oplyse, at Afstanden mellem Masnedø og Falster, fra Kyst til Kyst, hvor Broen

skal gaa, er 3 560 m, medens den tilsvarende Afstand ved Lille Bælts Broen kun er 825 m. Ved Lille Bælts Broen begynder selve Broen et Stykke inde paa Land, hvorved Lille Bælts Broens hele Længde bliver 1 175 m, men ved Storstrømsbroen føres en Dæmning ud fra Falstersiden, og den samlede Broelængde mellem Falster og Masnedø bliver derved 3 270 m eller omtrent 3 Gange Lille Bælts Broens Længde. Broen over Storstrømmen bliver formentlig den længste Bro i Europa. Den hidtil længste Bro er Taybroen i Skotland, der er 20 m kortere, og Rendsborg-Broen, som er den tredielængste, har kun en Total-længde af 2 500 m.

Den Omstændighed, at man her staar overfor Bygningen af Europas længste Bro, har, som det fremgaar af udenlandske Pressemeddelelser, samlet en ikke ringe Interesse i Udlandet om dette Anlæg, og der er ingen Tvivl om, at Broforslagets Skæbne ogsaa udenfor Danmark følges med stor Opmærksomhed.

Lovforslaget indeholder dernæst et Forslag om at tilvejebringe en Færdselsbro fælles for Jernbane- og Vejtrafik over Oddesund i Limfjorden. Allerede i 1922 rejste visse Erhvervsorganisationer i Thisted og Ringkøbing Amter Krav om, at man skulde afløse Færgefarten over Oddesund med en Broforbindelse for derved at muliggøre en hurtigere og mere regelmæssig Forbindelse mellem Thy og Landsdelene Syd for Limfjorden. Efter en af Statsbanerne den Gang foretagen Undersøgelse af Spørgsmaalet skønnedes der imidlertid ikke at være tilstrækkeligt økonomisk Grundlag for Udførelsen af en Jernbanebro, og Automobiltrafikken var paa det daværende Tidspunkt ikke traadt saa meget i Forgrunden, at Spørgsmaalet om en Fællesbro for Vej og Jernbane, end sige en ren Vejbro, kunde komme paa Tale. Da der ved den Gang var Udsigt til Forbedring af Jernbaneforbindelsen til Thy paa anden Maade, idet der i 1918 var vedtaget en Lov om en Bane over Mors med Bro over Vildsund, blev Spørgsmaalet om Oddesund-Broen foreløbigt lagt til Side. Dette Anlæg blev imidlertid ikke gennemført. Samtidig er der i de senere Aar sket en stærk Udvikling af Automobiltrafikken over Oddesund. Det kan saaledes oplyses, at der alene i 1925—26 med Oddesundfærgerne overførtes ca. 5 000 Motorkøretøjer, og dette Antal var mere end fordoblet i 1930—31. Kravet om en Broforbindelse over Oddesund blev derfor ogsaa i 1930 rejst med fornyet Styrke, idet et Fællesudvalg for Thisted og Ringkøbing