

[Niels Ravn.]

fælde, og det bliver til syvende og sidst det, der mest bryder landskabet.

Jeg anmoder den højtærede minister om en udtalelse om, at det er dette projekt, der er givet tilslutning til. Det burde for så vidt have stået i betænkningen.

Med disse få bemærkninger og ud fra disse forudsætninger kan jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse.

**Arne Larsen:** Ved første behandling af forslag til lov om en ny Lille-Bæltsbro udtalte jeg, at mit parti kunne gå ind for det fremsatte lovforslag med visse reservationer, idet der var forskellige problemer, vi gerne ville have belyst, inden vi tog endelig stilling til lovforslaget, men at vi i øvrigt var yderst sympatisk indstillet over for problemet en ny forbindelse over Lille-Bælt. Ved første behandling kom jeg bl. a. ind på, om der ikke kunne tænkes andre løsninger end en broforbindelse, og pegede på muligheden af en tunnel. Den højtærede minister gav dengang visse oplysninger, som lod os ane, at man ikke i ministeriet for offentlige arbejder eller i vejdirektoratet var af den opfattelse, at en tunnelloøsning var den rigtige, på grund af større tekniske vanskeligheder, og at dertil kom, at en tunnel ville blive dyrere såvel i anlæg som i drift og vedligeholdelse.

I det nedsatte udvalg er dette spørgsmål blevet yderligere uddybet, og det blev dér oplyst, at forholdene ved Lyngs Odde ikke er gunstige for et tunnelanlæg som følge af stor dybde, maksimalt 44 m, og et ret højt terræn i land på Fynssiden, op til 38 m. En tunnel på dette sted ville få en længde af 2 km og ville med en 6-sporet kørebane skønsomt komme til at koste 220 mill. kr., hvilket er 90 mill. kr. mere end for den foreslåede hængebro. Terræn- og dybdeforhold ved Strib-Fredericia ville være gunstigere for en tunnel, og bortset fra at byggeselskabet her hindrer fremføringen af motorvejen, ville en tunnel her blive endnu længere, ca. 2,6 km, og anlægsudgiften ville stige til 240 mill. kr. Endelig ville en tunnel syd på ved Føns Skov blive endnu længere, nemlig 2,8 km, og skønsomt komme til at koste 290 mill. kr. Når der således er både store tekniske vanskeligheder ved at anlægge en tunnel og det rundt regnet

kan blive dobbelt så dyrt at løse projektet på denne måde, finder vi spørgsmålet tilstrækkelig oplyst og vil fuldt og helt gå ind for et broprojekt — og her går jeg ud fra at såvel den højtærede minister som det nedsatte udvalg er indforstået med, at det er broprojekt i a, som vi giver tilslutning til.

Ved lovforslagets første behandling kom jeg også ind på, at der offentligt var fremsat forslag om en ny broforbindelse over Lille-Bælt fra Føns Skov til den sydlige side af Kolding Fjord i forbindelse med et nyt midtjysk motorvejssystem. Det er professor Humlum, der har fremsat disse tanker. Selv om jeg dengang ikke troede, at en sådan løsning var ideel, ville jeg dog gerne have en saglig begrundelse for, at dette forslag ikke var det bedst anvendelige. Også dette har været behandlet i det nedsatte udvalg, og det er blevet oplyst, at en bro her vil blive væsentlig dyrere end ved Lyngs Odde, at den vil komme til at koste rundt regnet 200 mill. kr. Dette kunne dog være underordnet, såfremt man fik andre betydelige fordele ved en bro ved Føns Skov, men det mener man afgjort ikke man får. For trafikken fra Fyn til Kruså og Sønderjylland i øvrigt ville det selvfølgelig trafikalt være en fordel at placere broen syd for Kolding Fjord, idet dette ville forkorte vejlængden til disse områder med 10 km. Omvendt ville vejlængden ad motorvejen mod Vejle og Nørrejylland herved blive forøget med ca. 20 km. For trafikken til Kolding og Esbjerg ville de to placeringer af broen ikke betyde nævneværdig forskel i vejlængde.

Imidlertid viser en undersøgelse, som vejdirektoratet har foretaget i 1956, at af de trafikanter, der passerer Lille-Bæltsbroen, er det antal, der skal mod nord, altså mod Fredericia-Vejle og derudover, ca. dobbelt så stort som det antal, der skal mod syd, syd for Kolding og videre. Helt bortset fra de større anlægsudgifter ville det derfor også af trafikale grunde være principielt forkert at lægge broen syd for Kolding Fjord, idet den nuværende bro derved fortsat ville blive så stærkt belastet, at den ikke i længden ville være i stand til at afvikle trafikken.

Jeg tror, disse synspunkter er rigtige, og jeg mener, at der hermed er givet en saglig begrundelse for ikke at bygge broen ved