

[Holmberg.]

læsning, og selv om jeg for lidt siden sagde, at prognoser ikke altid holder, så er de jo alligevel nødvendige for bedømmelsen. Når vi har læst denne redegørelse, bliver vi straks klar over, at den nuværende Lille-Bæltsbro er helt utilfredsstillende. Det gælder både broen og de hovedvejsstrækninger, der danner tilkørslen til broen. Særlig galt har det jo været i de perioder, hvor DSB har måttet afspærre broens ene vejbane på grund af langvarige reparationsarbejder, men allerede i dag begynder broen at blive utilstrækkelig med den nuværende trafik.

Hvis vi sammenligner trafiktallene med de normer, der opstilles mange steder i udlandet for, hvornår to- eller tresporede veje anses for sikkerhedsmæssigt og kapacitetsmæssigt uforsvarlige og man derfor må kræve firsporede veje for at opnå en forsvarlig trafikafvikling, vil man se, at normerne vel varierer en del, men det almindelige er, at de ligger omkring 6 000-7 000 biler i gennemsnit pr. døgn året igennem. Lille-Bæltsbroen og de tilstødende hovedveje har i 1961 været belastet med en årsdøgntrafik på omkring 9 000 og en juledøgntrafik på omkring 15 000. Det vil sige, at trafikken i dag ligger over det, man i udlandet anser for forsvarligt, når trafikken skal afvikles ordentligt. Trafikken er i de senere år steget med over 10 pct. om året — den er næsten fordoblet fra 1956 til 1961 — og hvis den nu bliver fordoblet endnu en gang, inden den ny bro bliver færdig, er der egentlig grund til at spørge den højtærede minister, hvad man har gjort sig af tanker i den anledning. Ved trafikinvesteringer er det jo vigtigt at disponere rigtigt på lang sigt, og jeg vil gerne tilføje, at det mener jeg ministeren har gjort, men i øvrigt kan det ikke nytte at glemme problemerne på kort sigt. Hvis det går, som jeg mener at kunne lase af redegørelsen fra vejdirektoratet, vil trafikken blive 3 gange så stor som den trafik, der normalt burde kunne afvikles uden motorvej.

Den højtærede minister for offentlige arbejder har med det forslag, vi behandler i dag, søgt at løse problemerne, som jeg sagde før, på lang sigt, men der er vist grund til alligevel en gang at spørge, om der er forberedt noget med henblik på at

undgå det trafikkaos, som måske vil komme i de nærmeste år.

Her ved jeg at Forenede Danske Motorvejere har fremsat forslag om at inddrage det ene jernbanespor, som så skulle bruges til ren vejbane. Dette forslag er der også svaret på i redegørelsen fra vejdirektoratet, og det er afvist af banetekniske grunde, og som det står anført her, har statsbanerne udtalt, at de principielt må modsætte sig dette, og det kan vi i og for sig godt forstå. Det bliver også anført, at det vejteknisk er aldeles utilfredsstillende, og det er naturligvis også rigtigt; på lang sigt vil det ikke kunne løse problemerne. Det tror jeg gerne, og det er der vel heller ingen der har tænkt sig. Det er vel også kun tænkt som et middel til at lette trafikken, indtil den ny bro er klar til indvielse.

Jeg tror, det ville betyde store ulemper for DSB, men den højtærede minister er minister for både baner og veje, og som følge deraf ved ministeren bedre end mange andre, at der allerede nu transporteres dobbelt så mange mennesker over broen pr. bil som pr. jernbane. Det bliver jo et spørgsmål, om det i det hele taget kan fungere, om der bliver plads til de mange biler, og om lempelserne for vejtrafikken ikke bliver meget større end de ulemper, der vil opstå for DSB, hvis sporet bliver inddraget. Men disse spørgsmål — om det er rigtigt eller forkert — vil bedre kunne diskuteres om nogle år. Jeg vil dog gerne sige som min personlige mening, at jeg er bange for, at det bliver den eneste løsning, selv om det er ubehageligt for DSB.

Der har været mange tanker og forslag om forskellige brotyper og linjeføringer, og der er også nævnt muligheden af en overbygning af den nuværende bro. Det er meget svært for ikke at sige ganske umuligt for os, der ikke er teknikere, at bedømme de forskellige forslag, men der er givet udførlige svar på alle forslagene. Der er givet begrundelser, og der er foretaget afvisninger, og jeg har ærlig talt ikke meget at føje hertil, ingen kritik deraf. Den linjeføring, som ministeren har valgt, en sekssporet motorvej ved det nye broanlæg og linjeføringen fra Stavrby Skov til Lyngs Odde, virker ret overbevisende og rigtig. Men jeg har et spørgsmål, som jeg gerne vil stille til den højtærede minister — det ærede medlem