

[Holmberg.]

hr. Horn var kort inde derpå: er der bare tænkt på broer, har tunnelprojekter overhovedet ikke været undersøgt?

Jeg har læst i Politiken for søndag den 26. november under overskriften „Over eller under Kanalen. Bro eller Tunnel“, at det var det store spørgsmål, som optog sindene i London og Paris, men jeg mener ikke at kunne læse i betænkningen, at der er gjort noget forsøg på at undersøge muligheden af en tunnel. Det er der måske alligevel? Og her vil jeg gerne spørge, om danske eller udenlandske tunneleksperter i det hele taget er blevet spurgt.

Det er således svært at veje de forskellige argumenter for og imod de forskellige løsninger, men som jeg sagde før, mener jeg, at både brotypen og linjeføringen er rigtig.

Så er der et par ting, som jeg allerede nu gerne vil nævne. Hvis den 6-sporede motorvej kommer, bliver det måske nødvendigt at ændre kørselsretningen, således at der i visse perioder er 4 kørebaner i én retning og 2 i en anden. Jeg har hæftet mig ved vejdirektoratets redegørelse og de beregninger, der er heri for de forskellige linjeføringer og for, hvad det vil koste i driftsudgifter. Beregningerne viste, at selv om anlægget er billigere, kan det måske godt blive dyrere i driftsomkostninger, når vi medtager tiden fremover. Jeg har nu rent instinktivt noget svært ved at acceptere, at den økonomiske sammenligning ikke alene omfatter selve bro- og vejanlægget, men at man også vil indføre en kapitaliseret driftsomkostning som følge af eventuelle længere distancer. Særlig imponeret over sådanne efter min menng ret overfladiske økonomiske betragtninger er jeg ikke, men jeg må indrømme, at jeg har svært ved at sætte fingeren på noget bestemt.

Jeg ved ikke, om jeg bliver forstået, når jeg siger det på den måde, at medens bro- og vejanlæggene er noget, der skal skaffes kapital og arbejdskraft til, så er den forøgede kørselsudgift på nogle få kilometer noget, der skal fordeles på hundredtu-

sinder af biler og derved også på hundredtusinder af bilejere over en lang årrække, over 30-35 år. Naturligvis kan man for den enkelte bil regne ud, at transporten, som også er en omkostning for de varer, der transporteres, bliver fordyret med nogle få ører, hver gang man passerer Lille-Bælt, men der er ligesom ikke noget forhold mellem størrelsen af en sådan merudgift og selve omkostningerne ved produktionen, altså varens pris i øvrigt.

Til sidst kun dette: linjeføringen over Lille-Bælt kan jo have betydning også for kommende motorveje. På Fyn ligger det jo nogenlunde klart, men med hensyn til linjeføringen af kommende motorveje op gennem Jylland vil jeg gerne spørge den højtærede minister, hvor langt ministeriet egentlig er fremme med overvejelserne herom.

At den nye Lille-Bæltsbro er en nødvendighed, bliver der sikkert enighed om i det høje ting — det håber jeg da at der gør — men jeg har endnu et enkelt spørgsmål til den højtærede minister, og det er spørgsmålet om andre broer. Her tænker jeg både på broen ved Ålborg-Nørresundby og Sebersundbroen samt forskellige andre broplaner i Danmark. Det vil måske være rimeligt, at vi fik en oversigt, en prognose, også her med en angivelse af prioritetsfølgen. Hvad har ministeriet egentlig tænkt sig med hensyn til bygningen af broer i øvrigt?

Jeg kan på mit partis vegne give tilsagn om en velvillig udvalgsbehandling af det foreliggende lovforslag.

Niels Ravn: Da man den 31. januar 1935 for sidste gang inden den nuværende Lille-Bæltsbro's indvielse i folketinget drøftede problemer i relation til dens bygning, var der sikkert ingen, der havde forudset, at vi nu knap 27 år efter skulle drøfte bygningen af Lille-Bæltsbro nr. 2. Synspunkter i den retning var i hvert fald slet ikke fremme i debatten; der var tværtimod henstillinger til den daværende trafikminister om ikke i den kommende trafikudvikling at glemme flyvningen til fordel for andre trafikmulig-