

[Niels Ravn.]

heder, herunder landevejstrafikken. Skønt det må indrømmes, at trafikken ad luftvejen i den tid, der siden da er forløbet, har udviklet sig i et omfang, som vel ingen dengang blot kunne ane, har der sideløbende hermed fundet en formidabel udvikling sted af den motoriserede landevejstrafik, og dette er baggrunden for det lovforslag, som vi i dag behandler.

Nogle enkelte tal fra den højtærede trafikministers fremsættelsestale og fra bemærkningerne til lovforslaget belyser klart dette forhold. Da man i 1924 i det høje ting vedtog bygningen af den nuværende Lille-Bæltbro, regnede man med, at den årlige trafikmængde i de første år ville blive på ca. 70 000 biler. Allerede det første år efter broens åbning blev den passeret af 490 000 biler, og i 1960 blev tallet som bekendt tæt ved 3 millioner. Dette betyder, at grænsen for den nuværende broes kapacitet med hensyn til passage af biler nu er nået, og i reparationsperioder nærmer forholdet sig det kaotiske. Føjes hertil de trafikprognoser, der foreligger, hvorefter man i 1980 regner med mere end en tredobling i forhold til i øjeblikket af det antal biler, der årligt skal passere Lille-Bælt, ja, så behøver man ikke yderligere begrundelse for en udbygning af vejforbindelsen mellem Fyn og Jylland. Det må anses for aldeles påtrængende, spørgsmålet er blot hvorledes.

Der er her mange hensyn at tage. For mig at se kommer navnlig 5 forhold i betragtning. For det første de krav, der rent trafikalt må stilles til den nye vejføring over Lille-Bælt. For det andet hensynet til besejlingsforholdene i bæltet. For det tredje må der, så vidt det overhovedet er muligt, tages hensyn til de lokale forhold i de områder, der berøres af anlægget. Dernæst må der for det fjerde tages hensyn til, at den nye brobygning indpasses bedst muligt i de naturskønne omgivelser på stedet. Endelig vil jeg for det femte nævne, at der må tages et rimeligt hensyn til udgiftsbeløbets størrelse.

Der kan naturligvis være mange andre og mindre problemer, som kan diskuteres i relation til denne nye brobygning, men jeg har her nævnt nogle hovedpunkter, som der absolut må tages hensyn til.

Den billigste løsning vil naturligvis være en mindre ombygning af den nuværende bro. Her har bl. a. været foreslået sløjfning af det ene jernbanespor, der muliggør en udbygning af den bestående vejbane til 3-sporet. Dette vil for det første betyde en forringelse af jernbanetrafikken over broen, og dernæst kan en 3-sporet vej kun betegnes som en nødløsning set i relation til de prognosetal, der foreligger for biltrafikken over Lille-Bælt i den nærmest kommende tid. Alene af disse to grunde må denne tanke forkastes.

Man kan naturligvis, som det ærede medlem hr. Holmberg gjorde, rejse spørgsmålet, om det i overgangstiden, indtil den nye bro står færdig, kunne være rimeligt at se på denne nødløsning. Hvis man skal tilbage til de bestående forhold med den dobbeltsporede jernbane, når den tid er gået — og det skal man jo, så vidt jeg kan se — så mener jeg, at det må være en løsning, som man først tyr til, hvis man trafikalt set med den nuværende bro kommer i den yderste nød.

En anden foreslået nødløsning, bestående i ved hjælp af påmonterede konsoller på vestsiden af den nuværende bro at bygge en ekstra kørebane, må, da den er ret bekostelig, ca. 39 mill. kr., og alligevel har midlertidighedens karakter, også afvises. Det er naturligvis svært for ikke-teknikere at bedømme, hvor megen betydning de ændrede belastningsforhold vil have for broen, men det ser for en ikke-tekniker meget tilfældigt ud, når der henvises til, at nu er den nuværende bro kommet i balance, de nuværende bropiller er konsolideret på deres plads på bæltets bund; så må det vist være rigtigt, at man skal være noget varsom med at foretage til- og ombygninger, som kan ødelægge denne balance på ny. Dette har altså også relation til en overbygning på den nuværende bro, som jeg senere skal komme tilbage til.

Når man ikke kan godtage disse muligheder, bliver der da tilbage at vælge mellem de 3 hovedløsninger, der er skitseret i forslaget, og som alle giver mulighed for en 6-sporet kørebane: en overbygning på den eksisterende bro, en ny bro udgående fra halvøen Hindsgavl over bæltets smalleste sted til Jylland, omtrent parallelt med den nuværende bro, kaldet Vadsnæslinjen,