

[Niels Ravn.]

og endelig en ny bro fra Stavrby Skov mellem Middelfart og Strib til Lyngs Odde i Jylland — altså den linjeføring, som forslaget går ud på. Disse løsninger vil efter bemærkningerne koste henholdsvis 110, 95 og 130 mill. kr. Det er naturligvis, som det også tidligere er fremhævet, skønsmæssige tal.

Som man vil se, er der ikke nogen overvældende forskel mellem de 3 projekter, og hertil kommer, at vejføringen for den dyreste løsning, Lyngs Oddelinjen, bliver væsentligt kortere og derfor med hensyn til trafikomkostningerne billigere end de øvrige. En foretaget beregning over kørselsomkostningerne på de 3 linjeføringer frem til år 2000 viser så store besparelser for Lyngs Oddelinjens vedkommende, at dette langt opvejer de større anlægsudgifter for denne linjeføring. Selv om den slags forudberegninger naturligvis må være behæftet med en væsentlig fejlmargen, må man alligevel heraf have lov til at slutte, at der samfundsøkonomisk ikke er nogen væsentlig forskel på de 3 løsninger, og dette kan derfor ikke blive afgørende for, hvilken linjeføring der vælges.

Den nuværende bro har altid føjet sig smukt ind i landskabet, og uanset fra hvilken synsvinkel man har betragtet den, har den snarere fremhævet end skæmmet landskabet. En overbygning med de dertil nødvendige store rampeanlæg på begge sider af bæltet kan kun bryde og skæmme denne helhedsvirkning.

En ny bro over Vadsnæslinjen kun nogle få hundrede meter fra den nuværende og af en helt anden konstruktion vil sikkert heller ikke falde ind i landskabet, og i begge tilfælde vil tilslutningsvejen på Fynsiden gennemskære og skæmme det smukke landskab på den smalle Hindsgavlhalvø. En ny bro derimod placeret i Lyngs Oddelinjen har en sådan afstand fra den nuværende og en linjeføring omtrent vinkelret på denne, at den kommer til at optræde som et selvstændigt bygningsværk, der som den nuværende vil falde godt ind i landskabet. Vejføringen til denne bro vil ikke i nævneværdig grad komme til at virke skæmmende eller dominerende i de områder, den vil gennemskære. Hensynet til naturværdierne i området peger så afgjort mod

Lyngs Oddelinjen. Hvad enten man vælger overbygning på den nuværende bro eller Vadsnæslinjen, vil tilslutningsvejen på Fynsiden komme til at passere syd om Middelfart langs Fænø Sund afskærende ikke alene Middelfart by, men også de i nærheden placerede institutioner, bl. a. statshospitalet, fra kystlinjen. Føjes hertil den støj, der kan forventes fra motorvejen, vil dens placering netop her virke yderst generende.

Søfartsmyndighederne har intet at erindre mod en ny bro over Lille-Bælt ved Lyngs Odde, såfremt gennemsejlingsfaget får en passende bredde og højde, henholdsvis 600 m og 42 m. Jeg har også som en tidligere æret ordfører spekuleret over begrundelsen for, at denne bro skal have en højde over vandspejlet på 42 m, når den gamle bro kun når 33 m op over vandspejlet.

Man har derimod fra søfartsmyndighedernes side været meget betænkelig ved en ny bro i Vadsnæslinjen så tæt på den nuværende ikke mindst i relation til strømforholdene på stedet. Altså også besejlingsforholdene og hensynet til de lokale områder peger stærkt mod Lyngs Oddelinjen.

Da det sidste og meget afgørende forhold, selve den nye motorvejs linjeføring, også bliver afgjort bedst, ja, nærmest ideel ved Stavrby-Lyngs Oddelinjen, må jeg konkludere derhen, at det er denne linje, der må foretrækkes, således som den højtærede ministers forslag også går ud på. Jeg kan erklære mig enig heri og give min tilslutning til disse planer.

Også forslaget om finansiering af vejpenge kan jeg give min tilslutning. For en gangs skyld anvendes disse penge på noget, som man kan sige har tilknytning til det område, hvorfra de kommer gennem opkrævningen.

Jeg kan også følge den højtærede minister i det i bemærkningerne skitserede forslag om at anbringe den østlige forankringspille ca. 180 m fra den fynske kyst og derved i kraft af den kortere spændvidde spare ca. 9 mill. kr. Jeg kan overhovedet ikke se, at en sådan placering skulle kunne virke mere skæmmende på landskabet bagved end en placering lige i kystlinjen. Jeg vil endda næsten sige tværtimod.

Med hensyn til om, broen skal have en sådan bredde, at man på et senere tidspunkt