

[Rimstad.]

plan at bygge en ren jernbanebro, hvorfra al biltrafik var bandlyst. Det fortælles også, at hvis man dengang spurgte det trafikalmægtige DSB om de fremtidige muligheder for at overføre automobiler, fik man det svar, at det på ingen måde var nødvendigt at nedlægge de to eksisterende færgehavne, hvis færgelejer af statsbanerne, naturligvis mod betaling, gerne stilledes til rådighed for et privat bilfærgeselskab, og skulle en sådan ordning ikke være tilstrækkelig på længere sigt, havde man altid den udvej at lade bilerne om på jernbanevogne og transportere dem over bæltet ad DSBs egen bro.

Det var helt øjensynligt, at vore egne statsdrevne jernbaner havde stirret sig blind på forholdene omkring dæmningen til Sild, hvorover man den dag i dag ikke kan nå øen pr. bil uden først at sætte bilen på en jernbanevogn.

Godt var det, at det ikke dengang lykkedes for den store ulv — altså for statsbanerne — at komme til at vogte den fåreflok, som bilisterne på det daværende tidspunkt udgjorde, men lysten var altså til stede, og det kan egentlig kun undre, at ikke helt øjensynlige samfundshensyn dengang inden for den pågældende etat gik forud for snævre hensyn til etaten selv.

Men denne indstilling har hos menigmand her i landet sået en mistillid, som selv ikke et senere flittigt arbejde derfor helt har kunnet fjerne. For mig lå det derfor helt naturligt, da planerne om en overbygning på den eksisterende Lille-Bæltsbro kom op og i første omgang straks blev afvist af statsbanerne, at undersøge hele dette projekts gennemførlighed. Jeg har således beskæftiget mig med spørgsmålet før, og jeg kan derfor i dag sige, at efter min opfattelse er det rigtigt, at den højtærede trafikminister i det foreliggende lovforslag har valgt en anden løsning end den at overbygge den gamle bro med endnu et kørebanedæk. Den rigtige begrundelse herfor er imidlertid ikke, at den eksisterende bro kun med

vanskelighed vil kunne tåle en sådan ekstra belastning, for det kan den godt. Begrundelsen er, at den gamle bro ligger i en forkert vejlinje, som ikke uden store gener for den lokale befolkning kan udbygges alt for stærkt ud over, hvad tilfældet er i dag.

Jeg er derfor enig i, at man bør bygge en ny bro, og jeg er også enig i, at Lyngs Oddelinjen, der jo betegner en gammel plan, som tidligere har været grundigt undersøgt, er den rigtige.

Om denne bro skal have en fri spændvidde på 600 m eller 300 m, må blive et spørgsmål om sejlads og sejladsrisiko. Jeg bemærker, at søfartsmyndighederne, d. v. s. handelsministeriets søfartsafdeling plus Søfartsrådet, i bilag 6 til redegørelsen stiller meget kategoriske krav om de 600 meters fri gennemsejlingsåbning med en fri højde på 42 m. I betragtning af, at disse krav indebærer særdeles betydelige udgifter, er deres begrundelse i bilagene meget nødvendigt, og jeg vil opfordre den højtærede trafikminister til at lade begrundelserne for disse temmelig kraftige krav kulegrave endnu en gang, før de kommer til at tjene som grundlag for det foreliggende millionprojekt.

Man vil selvfølgelig også kunne diskutere, om den nye bro skal have 4 eller 6 kørebaner. Hvis man, som redegørelsen vistnok også omtaler muligheden for, grundigt skiller lokaltrafikken fra fjerntrafikken f. eks. ved en regulering af tilkørslerens antal til det nye motorvejsanlæg omkring den nye bro, er det jo tænkeligt, at 4 kørebaner sammen med udbygning af den gamle bro i en meget lang årrække vil kunne tage trafikken. Under alle omstændigheder skal man nok være forsigtig med at planlægge fremover i alt for faste rammer i en tid, hvor hver dag bringer noget nyt på kommunikationsområdet, og i overskuelig tid udfører man vel næppe motorvejen over selve Fyn med mere end 4 kørebaner.

Så vil jeg gerne nævne lidt om de rent praktiske fremgangsmåder, der bør anvendes, når et projekt som det foreliggende skal