

[Arne Larsen.]

Den 16. april 1948 nedsattes den såkaldte Store-Bæltskommission, som fik stillet følgende opgaver:

For det første at søge klarlagt, hvilken betydning en kombineret jernbane- og vejbro må antages at få i samfundsmæssig henseende såvel for de byer og egne, der mest direkte påvirkes af dens anlæg, som for landet som helhed.

For det andet at undersøge hovedlinjerne — på hvilket sted og på hvilken måde broen mest hensigtsmæssigt kan tænkes bygget.

For det tredje at udarbejde de dertil hørende overslag over de med anlægget og den fremtidige drift og vedligeholdelse forbundne udgifter samt over de ved færge-driftens nedlægning fremkomne besparelser, herunder en redegørelse for de konsekvenser i teknisk og økonomisk henseende, det vil have med hensyn til en udvidelse af færgeforbindelsen, inklusive isbryder-tjenesten, i tilfælde af, at denne driftsform eventuelt skal opretholdes i en længere fremtid.

For det fjerde at udtale sig om, på hvilken måde de fornødne midler til anlægget eventuelt kan tænkes tilvejebragt, og for det femte at fremkomme med en udtalelse om, hvorvidt broens bygning efter kommissionens opfattelse herefter bør søges fremmet.

Store-Bæltskommissionen arbejdede i godt 11 år, den foretog meget omfattende undersøgelser og afgav den 1. december 1959 endelig betænkning.

Kommissionen var meget forsigtig i sin besvarelse af spørgsmålet om, hvorvidt brobygningsarbejdet burde søges fremmet. Med den højtærede formands tilladelse vil jeg anbefale følgende citat af kommissionens svar:

„at det må anses for teknisk muligt at gennemføre anlægget af en Store-Bæltbro, og at den samfundsmæssige byrde næppe vil overstige landets økonomiske bæreevne, for så vidt arbejdet indpasses i et langfristet anlægsprogram. Det er på den anden side muligt at afvikle en endog meget betydeligt stigende trafik ved fortsat færgedrift. Afgørelsen må herefter bero på, om der ved broanlægget opnås besparelser for trafikken og andre samfundsmæssige fordele, som kan

modsvare anlægsudgiften og de betydelige omstillingsvanskeligheder på en række forskellige områder, som det må forudses at broanlægget medfører. Denne afgørelse må igen bero på, om man forventer, at trafikudviklingen, særlig automobiltrafikken, fortsat vil forme sig mere eller mindre efter de samme retningslinjer som i 30erne og i de senere år. Selv om der nødvendigvis må herske en del usikkerhed på dette område, er det dog kommissionens opfattelse, at en sådan udvikling i de kommende perioder er så sandsynlig, at de samfundsmæssige fordele ved broanlæggets gennemførelse før eller senere vil være så meget stærkere end de forskellige modhensyn, at broanlægget bør gennemføres.“

Socialistisk folkeparti deler denne anskuelse, og vi mener at turde anbefale, at en fast forbindelse af den ene eller den anden art etableres, og at det af den højtærede minister for offentlige arbejder fremsatte lovforslag gennemføres snarest, således at vi inden for en overskuelig fremtid i dette høje ting kan vedtage det endelige lovforslag om etablering af en fast forbindelse mellem Sjælland og Fyn. Jeg vil tilføje, at vi skulle ikke have noget imod, om den endelige færdiggørelse af broen kunne ske nogle år før 1975. Vi er blevet yderligere bestyrket i denne vor positive stillingtagen for en bro over Store-Bælt ved at konstatere den udvikling, der har fundet sted alene i de 2 sidste år, efter at Store-Bæltskommissionens betænkning blev afgivet den 1. december 1959.

Som det er blevet sagt af Store-Bæltskommissionen, er det endnu en del år fremover muligt at afvikle en endog meget stigende trafik ved fortsat færgedrift.

Ved en fortsat udbygning af færgelejer, ved en udskiftning af de ældste jernbanefærger til nye med større kapacitet vil man endnu i mange år kunne klare overførslen af jernbanevogne, godsvogne og passagerer på ruten Korsør-Nyborg; og især såfremt al biloverførsel blev henvist til Halsskov-Knudshovedoverfarten, ville der først om mange år opstå problemer her.

Også biltrafikken Halsskov-Knudshoved ville sikkert mange år fremover kunne klares ved hjælp af færgedrift. Blot måtte man da være indstillet på, at der skulle investeres