

[Arne Larsen.]

landet, ved Hanstholm havns udbygning o. s. v.; det kan meget vel tænkes, at vi får en overordentlig stor trafik på denne diagonalvej.

Udgifterne til broanlægget skal udredes af vejfondens midler, altså statsdækning til 100 pct., men de to amtsråd skal i fællesskab bestyre broanlægget med de sædvanlige refusionstilskud. Dette er i overensstemmelse med gældende praksis for lignende arbejder overalt i landet og er ganske naturligt.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige mit partis støtte til lovforslagets hurtige gennemførelse.

**Rimstad:** Jeg vil gerne begynde med at sige, at den betænkning, som det i 1954 nedsatte udvalg har afgivet sidste år, og som folketinget har fået for kort tid siden, har været overordentlig interessant læsning, både fordi den er grundigt og meget dygtigt udarbejdet, men også fordi emnet har så mange aspekter, der alle er usædvanlig godt og klart belyst, og fordi selve sagen, bygningen af broen, har et meget betydeligt omfang.

Det, vi her diskuterer, er jo bygningen af en af Danmarks store broer, en højbro, 1,2 km lang med en brobredde på 8 m, med en fri gennemsejlingshøjde på 26 m, med frie gennemsejlingsåbninger på op til 75 m og 15 piller på komplicerede pølefundamenter. Man venter formentlig ikke, at det vil være muligt i de 10 minutter, jeg har til rådighed, at tage stilling til andet og mere end nogle principper i forbindelse med dette store arbejde til en byggesum, som den højtærede minister med stor forsigtighed anslår til omkring 60 mill. kr., men som efter al sandsynlighed, når regnestykkets ubekendte — det er bundforholdene og naturfredningsbetragtningerne og inflationen — har taget deres told af byggeriet, snarere kommer op i nærheden af de 100 mill. kr.

Det første af den række af principielle spørgsmål, der skal besvares, må blive, om vi overhovedet skal bygge denne bro, om denne byggesag overhovedet skal fremmes. Det skal den efter mit partis mening, fordi det ikke alene drejer sig om lokale kommunikationsinteresser, men også om udbygning af en ny hovedlandeveisstrækning til op-

tagelse af en ny trafik, der vil blive skabt mellem det midtjyske industri- og befolkningstygndepunkt og det, som de store nye anlæg i Hanstholm vil fremkalde muligheder for.

Det næste spørgsmål må så blive, om vi skal bygge broen og vejanlæggene i tilslutning til den nu, eller om vi skal vente endnu nogle år, inden vi sætter arbejdet i gang. Her er mit partis stilling den, at arbejdet bør fremmes i et passende tempo, fordi den nye trafikforbindelse vil betyde nye muligheder for at udvikle et område af vort land, som hidtil har ført en mere tilbagetrukket tilværelse inden for fællesskabet. Broen vil give os en ny akse, langs hvilken den nye udvikling kan ske på et tidspunkt, da alle sejl må sættes til for at øge en produktion, hvis vækst regeringen jo forudiskonterer på en for os alle meget foruroligende måde.

Når vi således siger ja til at bygge broen og bygge den nu, er der tilbage kun de principielle spørgsmål, der kan sammenfattes med ét ord: hvordan? Vi er her enige i udvalgsbetragtningerne, der går ud på, at broen skal bygges som en ren vejbro. Den foreslåede brolinje er udvalgt med megen omhu og giver os ikke anledning til indvendinger. Heller ikke har vi kritik at rejse over for afgørelsen af, om broen skal bygges som en højbro eller som en oplukkelig lavbro. Både arten af den skibstrafik, der foregår under broen, og som bl. a. er formet af forholdene omkring Thyborøn og de vestlige mindre Limfjordsbyer, og terrænforholdene på i hvert fald den ene side af broen taler til fordel for en højbro uden oplukke, når den ikke behøver mere end en 26 m fri gennemsejlingshøjde. Vi mener derimod, at kørebanebredderne, som i projektet er angivet til 2 gange 4 m, trænger til endnu nogle overvejelser, før man her lægger sig endeligt fast. Med en samlet bredde på 8 m får hele brovejen karakter af en tresporet vej, og vi kender jo alle de problemer, der knytter sig til overhalinger på en sådan. På en bro som denne skal der jo nok være begrænset hastighed og dermed sandsynligvis forbud mod overhalinger, men i hvert fald er en reduktion af den samlede bredde på måske 1 m en overvejelse værd. Det vil betyde besparelser, og på samme måde vil der, som den højtærede minister næv-