

[Langsted]

sporet vej, er det, fordi vi går ud fra den betragtning, at sporene skræmmer med hensyn til den smalle udbygning, der var tale om i sin tid, da vi fik den gamle Lillebæltsbro og Storstrømsbroen.

Hvad man derimod kunne overveje, var naturligvis, om man i første omgang kun udførte belægningerne i 4 spors bredde. Det har ingen relation til, at de motorveje, vi nu er kommet ind på, er udbygget som smalle, 4-sporede motorveje. Selv en smal, 4-sporet motorvej vil jo altid kunne udbygges til 6 spor, og vi tror på, at trafikintensiteten også efter år 2000 vil være stadigt stigende.

Vi hilser derimod lovforslaget med glæde, fordi vi derigennem i udvalget om offentlige arbejder får mulighed for yderligere på realistisk baggrund at diskutere udformningen af Storebæltsbroen på forskellig måde. Det vil give anledning til mange spørgsmål, f. eks. også det spørgsmål, jeg er faldet over i de redegørelser, vi allerede har fået: hvordan udføres dæmningerne – når man har i sinde allerede på nuværende tidspunkt at udbyde dem, inden man ved, hvordan broen skal se ud – i én eller to etager?

Endvidere er der også et spørgsmål med hensyn til økonomien. Hvordan bliver broen i det hele taget udført? Bliver det en skråstagebro eller en hængebro? De omkostninger, der er tale om ved en hængebro, bliver betydelig større end ved en skråstagebro og betydelig større end dem, man kan spare ved kun at tage en 4-sporet udførelse.

Vi vil altså positivt gå ind i udvalgsarbejdet og håber stadig på, at det bliver en bred bro.

Ole Henriksen (SF):

Det kan være lidt vanskeligt for socialistisk folkeparti at tage stilling til, om vi skal have en 4- eller 6-sporet bro, for vi er modstandere af broen. Derfor kan man nok sige, at diskussionen om, hvorvidt en bro, som vi ikke ønsker, skal være 4- eller 6-sporet, vil blive lidt diffus fra vores side.

Nu kan det selvfølgelig godt være, at folketinget beslutter noget andet end det, socialistisk folkeparti ønsker, og derfor må jeg da sige om bredden af en eventuelt kommende bro, at det må være afgørende, om indføringerne i forbindelse med broen, dvs. de vejbredder, som man vil operere med, er af den

ene eller den anden type. Det kan jo være lidt problematisk at have 4-sporede indføringer til en 6-sporet bro eller omvendt 6-sporede indføringer til en 4-sporet bro. Vi havde en diskussion herom i sin tid i forbindelse med de østjyske motorveje, og jeg synes, det er tåbeligt at lave forskellige bredder på strækninger, som skal kunne køres ud i ét. Der er da også en række trafiksikkerhedsmæssige problemer heromkring. Men vi vil da gerne i udvalget se på disse indføringer og også på bredden af broen og prøve at få det til at blive lige bredt hele vejen igennem landskabet, hvis vi skal have den bro.

Nu synes jeg også, meget kommer til at afhænge af, om man her til foråret vil kunne få en debat om de store investeringsopgaver, som ligger forude. Det kan jo godt være, at det bliver noget af en skinforhandling, vi får omkring bredden her, hvis det går, som vi ønsker: at man ikke får en bro, men satser på nogle andre investeringsopgaver fra statens side. Vi har selv et forslag liggende i udvalget om, at broen skal udskydes til 1990, således at DSB er i stand til at realisere nogle af planerne i deres Plan 90. Vi vil fastholde, at det er vores indstilling til det her, og at bredden på broen vil være et spørgsmål, som kommer i anden række for os. Men vi vil da ikke være uvillige til at diskutere spørgsmålet i udvalget.

Freddy Madsen (DKP):

Jeg vil straks sige, at vi ikke er meget positive over for dette forslag, som er fremsat af det konservative folkeparti, om at ændre fra 6 spor til 4 spor, og det hænger sammen med de ting, som både ministeren og andre ordførere har været inde på: at det er, set i forhold til broen, et forholdsvis beskedent beløb, der spares. Det er 200 mill. kr., og det er ca. 4 pct. af anlægsudgifterne. Dette beløb må jo ses på baggrund af en levetid for broen på mindst 100 år, og uanset hvad man ellers fremfører af prognoser for fremtidens trafik, er det temmelig uberegneligt, hvad der vil ske på så mange år. De tal, der er opgivet for, hvad det koster, når man er nødt til at udvide, har man jo også en forestilling om, og det har vi jo også set med hensyn til andre brobyggerier. Man må ikke glemme, at broen ikke blot skal klare den direkte trafik, som nu klares af færgerne, men også skal