

Axel Sørensen: For en uges tid siden vedtog folketinget en lov om bevilling af 10 mill. kr. til bundundersøgelser forud for påbegyndelse af bygningen af en fast vejforbindelse over Store-Bælt. I dag beskæftiger folketinget sig med et forslag om bygning af en motorvejsbro over Lille-Bælt som et led i løsningen af vore trafikale problemer.

Det er ejendommeligt — og det vil være rigtigt at nævne det her — at det også faldt i en radikal-socialdemokratisk regerings lod i tiden fra 1929, indtil verdenskrigen satte ind, at være brobygger ved bygning af den nuværende Lille-Bæltsbro, Storstrømsbroen og mange andre broer for derved at skabe en mere fast forbindelse mellem landsdelene. Vi har god grund til i dag at være taknemlige over, at man dengang tog et initiativ og fik tilslutning til det, således at der blev skabt disse forbindelser.

I de sidste 10 år er der imidlertid sket en vældig trafikudvikling: jernbanedriften har vist sig ikke længere at være den eftertragtede trafikform i konkurrencen om den hurtigste og mest effektive transport. Autobilet vandt i betydning på bekostning af jernbanen til såvel menneske- som varetransport. Antallet af motorkøretøjer er i de sidste 5-6 år steget eksplosionsagtigt og har derved fremkaldt krav om nye store investeringer i bro- og vejarbejder for at muliggøre afviklingen af den stærke trafik.

Det kan fastslås, at Lille-Bæltsbroen, som er den eneste vejforbindelse mellem på den ene side Fyn og landsdelene øst herfor og på den anden side Jylland, må tage den største part af fjerntrafikken og dermed også en øget trafik af motorkøretøjer. En stigning fra 1½ mill. motorkøretøjer i 1955 til 3 millioner i 1961 og efter anslåede tal 6½ million i 1970 medfører dannelser af større eller mindre køer, så snart der f. eks. skal ske vedligeholdelse af broen, fordi den resterende ene kørebane ikke kan forslå til en afvikling blot af den daglige trafik — for slet ikke at tale om de store dage om sommeren, hvor trafikken over Lille-Bæltsbroen har været ca. 20 000 motorkøretøjer i døgnet.

Jeg vil gerne i forbindelse hermed spørge den højtærede minister for offentlige arbejder, om det igangværende arbejde på broen

vil blive færdigt, inden sommertrafikken begynder, eller om det da må henlægges til de mindre trafiktætte nattetimer.

Når Store-Bæltsbroen står færdig, må det forudses, at antallet af motorkøretøjer over Lille-Bæltsbroen yderligere vil øge trafikken, og man må også med henblik på Danmarks eventuelle indtræden i fællesmarkedet have vejnettet i orden for en større trafik østpå til landets hovedstad for herved at fastholde noget af den indenrigshandel, som er nødvendig for hovedstaden.

Man må derfor se det foreliggende lovforslag som et forsøg på så hurtigt som muligt at afhjælpe allerede eksisterende vanskeligheder i trafikal henseende. Af den grund har teknikerne igennem længere tid beskæftiget sig indgående med etablering af en bedre vejforbindelse over Lille-Bælt. Først fremkom planen om en om- og overbygning af den eksisterende Lille-Bæltsbro. En sådan plan om udnyttelse af en allerede eksisterende brobygning, overbygget med en etagevej, kan jo virke umiddelbart tiltrækkende, fordi man derved synes at spare bygningen af en ny bro. Men mange vil næppe forstå, hvad der kræves af lange tilkørselsramper for at undgå for store stigninger ved opkørsel til den øverste kørebane over broen. Et af de mukkeste stykker natur i Danmark ville blive skæmmet så stærkt ved dette projekt, at ingen vel tør tage ansvaret for det.

Det samme må vel siges at blive tilfældet ved en linjeføring ved Fænø Sund igennem Hindsgavls smukke omgivelser med en bro over Lille-Bælt ved Vadsnæs.

Tilbage bliver så det forslag, som trafikministeren og regeringen har bygget på, nemlig en bro fra Stavrbymølle over Lille-Bælt til Lyngs Odde, bygget som hængebro for motorkøretøjer og med en vejbredde som 4- eller 6-sporet vej, og her mener vi inden for det radikale venstre, at man bør bygge broen som 6-sporet vej. Vi kan jo let ved at bygge en 4-sporet bro danne en flaskehals for fremtidens trafik.

Vejens linjeføring på begge sider af broen er i det foreliggende forslag bedre end i de tidligere skitser. En hængebro er jo en type, som vi vist ikke tidligere har anvendt her i Danmark, men jeg synes efter de optrykte signaturer, at broens enkelhed giver et roligt