

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov for Færøerne om børnebidrag til enlige forsørgere m. v.

(Første behandling findes i tidenden sp. 909).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov for Færøerne om invalidepension.

Lovforslagets §§ 1-35 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring i lov for Færøerne om folkepension.

Lovforslagets §§ 1-3 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Derpå foretoges afstemning vedrørende forslag til lov om ændring i lov for Færøerne om offentlig forsorg.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden ud-

valgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik sluttelig til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov for Færøerne om børnebidrag til enlige forsørgere m. v.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om tekniske forarbejder til gennemførelse af en fælles vej- og jernbanebro over Store-Bælt.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 267, fremsættelsen i tidenden sp. 796).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Horn: Jeg har forstået, at man fra konservativ side har aftalt med det høje tingsformand, at denne forhandling kan gå noget ud over det, som forslaget vedrører. Jeg gætter på, at dette ønske hænger sammen med de synspunkter, det ærede medlem hr. Poul Møller fremsatte under åbningsdebatten, hvor det ærede medlem stillede trafikinvesteringerne i relation til de almindelige investeringer, som skal foregå her i landet. Jeg vil derfor gerne have lov til først at anstille nogle betragtninger ud fra denne formodning om, hvad man fra konservativ side tænker sig. Vi kunne måske også forenkle det derhen, at det, der er eller var den dybere mening med det ærede medlems udtalelse den 12. oktober, var en slags prioritetsordning — for at bruge et moderne udtryk, som for øvrigt er ved at blive kedeligt. Men det vil jo vise sig under den videre debat, hvad der egentlig har været tanken.

Fra vor side tillægger vi i allerhøjeste grad trafikinvesteringer betydning. Det

[Horn.]

har vi også givet udtryk for her i salen; det har både den højtærede statsminister og den højtærede minister for offentlige arbejder gjort gentagne gange, ligesom vi i vort arbejdsprogram har givet de samme synspunkter til kende. Men vi er naturligvis klar over, og det vil jeg også gerne understrege, at vi ved fordelingen af investeringerne må tage hensyn til vort lands økonomiske formåen og søge at placere investeringerne sådan, at vi får den størst mulige nyttevirkning både af pengene og af arbejdskraften. Det samme synspunkt kom til udtryk i den betænkning, som Store-Bæltskommissionen afgav for et års tid siden, hvor man klart gav udtryk for, at en så stor opgave som investeringerne i Store-Bæltbroen måtte naturligvis indpasses i landets almindelige investeringsprogram. Jeg opfattede egentlig også det ærede medlem hr. Poul Møllers tale den 12. oktober sådan, at det var nogenlunde de samme tanker, der lå til grund for det ærede medlems tale, og for så vidt skulle selve problematikken være nogenlunde sammenfaldende med det, jeg her har givet udtryk for.

Det gør måske ikke større indtryk, i hvert fald ikke på alle, når jeg siger, at vi fra vor side naturligvis gerne så, at der var den størst mulige overførselskapacitet på Store-Bælt, og fremhæver, at vi i og for sig gerne så, at der var frit overfartsvalg. Vi har den opfattelse, at det var ønskeligt, om det var sådan; men når vi skal vurdere omkostningerne ved at have det frie overførselsvalg og sammenholder det med det dermed følgende produktionsafsvæb og en række andre vanskeligheder, det kan skabe at imødekomme et sådant ønske, mener vi, at det er rigtigt at afveje de enkelte investeringer mod hinanden, og at vi måske kan tage visse ulemper ved, at vi ikke har frit overførselsvalg, når vi sammenholder det med den direkte produktion og den menneskelige trivsel, som er så afgørende for den størst mulige produktion.

Jeg skal ikke gå dybere ind i denne tankegang, som vel deles af det store flertal af det høje tings medlemmer og vel også af befolkningen i almindelighed, men jeg vil dog gerne pege på en enkelt ting, som ligger os meget på sinde, når vi taler om investe-

ringer på de forskellige områder og afvejer dem mod hinanden. Der er et investeringsområde, som vi har vor opmærksomhed meget stærkt henvendt på, hvilket også er kommet til udtryk både her i salen og i vort arbejdsprogram, og det er byggesektoren. Vi må gøre os klart, at en ting, som er vigtig for det rigtige produktionsklima såvel inden for industrien som andre fabrikationssektorer, er, at vi har tilstrækkelig boligdekning, at boligdekningen og den industrielle produktion står i et ganske bestemt forhold til hinanden, og det gælder ikke mindst på et tidspunkt, hvor vi står over for under alle omstændigheder at skulle tilpasse os en strukturændring i Europas økonomi, uanset om vi kommer ind i de seks eller ej. Det er givet, at i en periode, hvor vi står over for mange ændringer af økonomisk og produktionsmæssig karakter, er det ikke ligegyldigt, hvorledes produktionsklimaet er, når vi skal prøve at hævde os i konkurrencen med andre.

Jeg har nævnt dette her, fordi jeg synes, at vi i befolkningen mærker en større og større forståelse for, at der er grænse for, hvor store krav man kan stille til den enkeltes produktionskraft, hvis ikke han får muligheder for at trives sådan, at denne kraft kan komme til fuld udfoldelse. Jeg ved, at der er mange, der ikke har større interesse herfor; de, der sidder i en lun bolig, kan sagtens, men de bør så afholde sig fra at stille krav til andre om større produktion. Det er denne livsvigtige produktion, som jeg mener ikke bør overskygges af, om der for enkelte borgere, færre eller flere, på enkelte dage af året er ulemper med at komme over Store-Bælt eller ulemper andetsteds, hvor det kan tage kortere eller længere tid af årsager, som enhver kan se. Vi kan naturligvis kun glæde os over, at så mange har fået egen bil, og at flere kan få det, men vi må jo ikke over den form for velstand, som antallet af biler er udtryk for, helt glemme at interessere os for den egentlige produktion af varer, og hvad hertil hører. Jeg erkender, at hertil hører selvfølgelig også, at vi har et godt trafikapparat, hvad jeg også mener vi har, ligesom vi på en lang række områder bestræber os på at gøre det bedre, hvad det foreliggende lovforslag også er et udtryk for. Men ingen kan være i tvivl om, at vort folks økonomiske slagkraft, vor

[Horn.]

konkurrenceevne ikke afhænger af, om vi kan komme over Store-Bælt eller Øresund, lige når det passer den enkelte. Det slag skal først og fremmest vindes ved folkets egentlige produktive slagkraft og den menneskelige trivsel, som jeg før pegede på.

Disse principielle betragtninger deles vel også af langt de fleste i tinget, og jeg vil håbe, at flere og flere ude i befolkningen vil acceptere dette synspunkt. Der kan vel ikke blive særlig stor uenighed herom. Uenighed vil vel, kunne jeg tænke mig, kunne opstå på områder, som har med de enkelte transportgrene at gøre. Om vort transportapparat er tilstrækkelig elastisk, om vi skal have et dobbelt, tredobbelt eller nogle steder fir-dobbelt transportapparat kunne der holdes mange taler om og blive store diskussioner om, men det vedrører jo ikke det forslag, der her er på tale, og heller ikke de principielle synspunkter, som det ærede medlem hr. Poul Møller i sin tid gjorde sig til talsmand for.

Vi kan naturligvis diskutere, om vi har tilstrækkelig transportdækning. Jeg mener for ikke så forfærdelig længe siden at have læst en artikel, hvori det ærede medlem hr. Ninn-Hansen gav udtryk for noget om, at man skulle se at få flyttet industrien væk fra København, og derfor hastede det med at få lavet en bro. Hvis der skal ske en sådan flytning af industrien med det formål at styrke produktionslivet, ved jeg nu ikke, om det kan vente, til vi får en bro færdig, selv om vi puklede på alt, hvad vi kunne, for at få en sådan bro bygget.

Vi ved, at der er delte meninger om, hvorvidt der er transportdækning. Vi har jo nylig i et udvalg erfaret, at det ærede medlem hr. Holmberg mener, at Simested, hvor han bor, er blevet et helt underudviklet område i transportmæssig henseende, og en lignende opfattelse er det vel, det ærede medlem hr. Erhard Jakobsen og andre giver udtryk for: at i Københavns omegn er man også underudviklet i transportmæssig henseende. Vi, der kommer fra provinsen til København, kan i hvert fald se, at i Københavns centrum — det gælder måske også i en række større byer — er transporten blevet så overudviklet, at det er ved at havne i underudvikling, idet man ingen steder kan komme.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på dette, men jeg har villet stille disse to ting op ved siden af hinanden, fordi de kommer til at spille en væsentlig rolle, når man her og andetsteds skal drøfte, hvorledes vi skal fordele investeringerne imellem de forskellige opgaver. Jeg tror, det var ønskeligt, om man både her og ikke mindst ude i befolkningen ville bedømme transportmidlerne ud fra en helhedsbetragtning, og det vil betyde, at hver enkelt må vise en vis resignation, i alt fald i sin følelsesmæssige bedømmelse af, hvad der er nødvendigt, og hvad der ikke er nødvendigt, og anlægge en strengt fornuftbetonet vurdering af, hvad der skal gøres, selv om vi naturligvis også må tilgodesee den kulturelle betydning, trafikmidlerne har, og en række andre indslag der fra.

Af det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, som det ærede medlem hr. Poul Møller var inde på i sin før nævnte tale — denne betænkning foreligger jo nu for det høje tings medlemmer og andre, som interesserer sig for sagen — fremgår det, at man er nået til det resultat, at vi inden for de kommende 20 år skulle investere ca. 34 milliarder kroner på trafikområdet. Det kan måske nok chokere mange, når man ser tallet isoleret. På den anden side er det vel, når man fordele det over de 20 år og ser på, hvad vi har investeret i de seneste år, mere antageligt, og absolut antageligt, hvis udviklingen økonomisk vil forme sig sådan, som den har gjort i de seneste år. Det nævnes også i denne betænkning, at forudsat at nationalindkomsten bevarer samme stigningstakt, skulle det ikke være udelukket, at vi kunne forhøje den procent lidt, som vi anvender til trafikmidler. Det synes jeg for mit vedkommende udmærket jeg kan acceptere; men jeg må dog stadig væk fastholde, at vi må afveje en stigning på trafikområdet med de andre områder, hvor det vil være ønskeligt at investere.

Vi må heller ikke glemme, at fremskaffelsen af arbejdskraft er et særligt problem. Det kan jo blive ret betydelige indgreb, man gør i hele produktionslivet, hvis man pludselig presser arbejdskraften et bestemt sted hen, for det vil sige, at man tager arbejdskraften fra andre produktive områder. Der er vel ikke så forfærdelig mange steder i dag, hvor man sidder og laver

[Horn.]

askebægre og papnæser, som man gjorde under og efter krigen, så man kunne sige, det var mindre nødvendigt at producere på det område, og at de midler og den arbejdskraft kunne flyttes over til trafiksektoren; jeg tvivler på det.

Dernæst vil jeg gerne pege på noget, som gentagne gange er fremhævet af den højtærede statsminister, og som også det ærede medlem hr. Poul Møller nævnte i sin tale; nemlig hele uddannelsessektoren. Her burde vi kunne forudsætte, at de love, vi gennemførte for et par års tid siden om uddannelse af ikke-faglærte, snart skulle slå igennem. Det forholder sig jo rent faktisk sådan, at hvis vi vil mobilisere en større produktionskraft hos de ikke-faglærte, er det nødvendigt, at denne gruppe af medborgere får en uddannelse i forskellige retninger, sådan som produktionslivet nu har brug for det. Men det lader sig kun gøre ved, at arbejdsgivere og ikke-faglærte arbejdere bliver enige om, at disse arbejdere tages ud af produktionen i kortere eller længere tid for at få denne uddannelse. Hvis vi skal udnytte disse love og udnytte den arbejdskraftreserve, der her er tale om, må vi altså på forhånd indstille os på, at vi skal tage nogle folk ud af produktionen, for at de kan få tilstrækkelig uddannelse. Det er givet, at på længere sigt vil både den enkelte og samfundet som helhed blive belønnet, idet den enkeltes produktionssevne naturligt vil være stigende. Men det vil medføre en betydelig belastning af arbejdskraften, som gør, at man ikke samtidig kan indstille sig på at flytte en hel masse mennesker over til arbejde i trafiksektoren; det må man gøre sig klart. Jeg kan kun beklage, at man ikke er kommet videre med den investering, som er forberedt gennem lovgivningen med hensyn til de ikke-faglærte. Jeg kan også her rette en appel til de ikke-faglærte og deres arbejdsgivere om, at de virkelig gør noget ud af de muligheder, der findes, for det er et stort og vigtigt investeringsområde.

Jeg fremsætter ikke denne betragtning, for at den skal forstås som en opregning af de investeringer, vi skal foretage i trafiksektoren, slet ikke, men som et synspunkt, man ikke kommer uden om, når man vil afveje de forskellige investeringer.

I den betænkning, som det trafikøkonomiske udvalg har afgivet, og som vel flere medlemmer har læst — nogle måske et par gange; jeg hørte i hvert fald flere sige, at det er en strålende betænkning, en opfattelse, jeg fuldt og helt deler — er der givet udtryk for, hvorledes man på de enkelte områder skal sætte ind. Der er også fra dette udvalg givet antydning af, i hvilken rækkefølge man synes disse forskellige store opgaver skal løses, og jeg er personlig ikke uenig i den konklusion, udvalget har draget.

Jeg skal ikke komme ind på de enkelte afsnit i betænkningen i almindelighed, men jeg vil dog gerne gøre en enkelt bemærkning i forbindelse med vejsektoren, som der jo sikkert vil blive fremført en række synspunkter om fra anden side. Vi møder i Nordisk Råd og i Nordisk Samfærdighedskomité ofte det spørgsmål fra vore nordiske brødrefolk, om vi har gjort nok eller er indstillet på at gøre nok for at sikre en glidende transitfærdsel igennem landet, d. v. s. på de to Europaveje, 3 og 4. Jeg tror, vi har ret til at fremhæve, som det er sket også fra vejdirektoratets side, at nok er der en stigende transittrafik både fra nord og syd, men det er ikke afgørende for udbygningstakten af vore veje, som går ind i Europavejene. Det er jo nemlig sådan, at nok er fjerntrafikken stigende, men det er lokaltrafikken, som faktisk er afgørende for, i hvilket omfang vejene skal udbygges. Det vil man kunne aflæse af de trafiktællinger, som er foretaget. Man vil bl. a. kunne se det for enkelte veje i Københavns omegn, og man vil kunne det for hovedvej 1 fra Odense til Lille-Bæltsbroen — for at tage de mest fremtrædende områder, hvor det klart kommer til udtryk, at lokaltrafikken faktisk er afgørende for, hvornår der skal foretages en udvidelse.

Jeg mener, at med det, der hidtil er anvendt til vejudbygning — og det har jo været stigende gennem årene — har vi tilpasset vort vejnet til vor økonomiske formåen og til de krav, som produktionen i almindelighed kan stille, og under hensyntagen til sikkerheden, som jo også må spille en rolle. Jeg mener heller ikke, vi kan slække på takten, hverken i henseende til at have et trafikapparat, som svarer til produktionens behov, eller i henseende til at skabe den størst mulige sikkerhed; det

[Horn.]

er jo, som det ærede medlem hr. Vagn Bro har fremhævet mange gange både her i tinget og udenfor, et uhyggeligt stort antal mennesker, der bliver dræbt hvert år, ligesom skaderne jo også er stærkt stigende.

Den gældende vejadministration kunne jeg måske godt fristes til at komme lidt ind på i denne forbindelse. Jeg skal imidlertid ikke spille tiden med det, men vil kun pege på, at når man ved, hvad der forestår med hensyn til at udbygge vore veje i højere grad, også med henblik på fjerntrafikken, er det et spørgsmål, om vi i det lange løb kan undgå at vende tilbage til det spørgsmål, jeg gentagne gange har rejst her i tinget og også under udvalgsforhandlingerne, om ikke nogle af disse veje faktisk bør laves som statsveje. Indtil det ordnes, må enkelte kommuner tage smerten. For at amtsrådene ikke skal blive fornærmet og tro, at der bliver taget nogen fjer af deres hat, er der ikke noget til hinder for, at amterne stadig kan være med i det, og at amtsvejinspektører konkurrerer om at finde frem til den bedst mulige ordning. Men det er måske nok lidt uhensigtsmæssigt at have 21 amtsvejinspektører til at finde ud af, hvordan det skal laves, når man faktisk ønsker en ensartet ordning. Det lader jeg nu ligge til en anden gang.

Må jeg gøre en sidebemærkning og henstille til den højtærede minister for offentlige arbejder, at man ikke investerer penge i jernbanespor på mindre broer i de nærmeste år, da man allerede med den hurtige udvikling, der foregår, må se i øjnene, at der ikke bliver behov for sådanne jernbanespor. Det har jeg tidligere sagt i tinget, og det er også noget, der er kommet til udtryk i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning. Det svarer nøje til, hvad Store-Bæltskommissionen i sin tid har udtalt om det samme.

Som konklusion af disse betragtninger vil jeg sige, at i Store-Bæltskommissionen tog vi ikke stilling til, hvornår en bro burde stå færdig; det fandt man at det tilkom det høje ting at afgøre. Men vi henstillede, at man i de nærmeste år tog stilling til dette. Formodentlig kan vi i de kommende dage tage stilling til det lovforslag, der nu er fremsat, og selv om vi ikke dermed tager endelig stilling til projektet,

hvis vi vedtager lovforslaget, går vi dog ind for at ofre penge på forberedelsen af en opgave, som man må mene skal løses, når tidens fylde kommer.

Det trafikøkonomiske udvalg har anlagt de synspunkter i almindelighed, som kom til udtryk i Store-Bæltskommissionen, at det storkøbenhavnske område nok må have en førsteprioritet dels ved gennemførelsen af de love, vi vedtog i foråret, dels ved udbygning af ind- og udfaldsvejene til København, og hvad dertil hører, bl. a. parkeringspladser.

Dette, at man sådan giver prioritet på et eller andet tidspunkt, kan jo få stor betydning; det er noget, som man er bundet til inden for et kortere tidsrum. Men når det drejer sig om trafik, vil man i hvert fald i høj grad for vejvæsenets vedkommende — det gælder også i nogen grad for havnebyggeri og andre trafikområder — erfare, at når planen strækker sig over nogle år, går udviklingen så hurtigt, at den prioritet, man er blevet enig om det ene år, bliver man nødt til at forandre, når der er gået et par år. Sådan tror jeg også det vil være i dette tilfælde, når vi skal tage stilling til de enkelte opgaver, således at det nok ikke vil være klogt i dag at lægge sig fast på hverken det ene eller det andet. Men personlig har jeg den opfattelse, at det trafikøkonomiske udvalg har bedømt situationen rigtigt, når det mener, at Københavnsområdet bør have en førsteprioritet. Det problem, som der er med hensyn til Storkøbenhavns trafik, burde have været løst for længe siden, det burde egentlig have været løst i 1959, da vi sidst beskæftigede os med det spørgsmål. Men da kommunerne ikke kunne blive enige om noget, var det efter min opfattelse et urimeligt forlangende, at vi her i tinget skulle kunne gennemføre bestemmelser derom. Den første forudsætning var dog, at de, som det drejede sig om, nogenlunde var enige om, hvordan det kunne klares. Jeg skal ikke komme nærmere ind på dette, men jeg vil gerne fremhæve side 133-134 i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning med en lang række argumenter for, at denne sag fremmes fremfor andre opgaver.

Om det foreliggende lovforslag skal jeg nu sluttelig sige et par ord. Jeg går ud fra, at der er eller kan blive almindelig enighed

[Horn.]

om at gennemføre lovforslaget. Alle er vel enige om, at der bør laves en fast forbindelse over Store-Bælt, når man finder, at det økonomisk og arbejdsmæssigt er muligt at gennemføre noget sådant. Det var også det, der kom til udtryk i Store-Bæltskommissionens betænkning, som jeg sagde til indledning.

Hvordan anlægget skal udformes, skal vi jo ikke tage stilling til i dag; arbejdet skal netop blot forberedes. Jeg synes, det er en storartet idé, ministeren har fremført ved at pege på, at man kunne udskrive en konkurrence. Det er jo en stor opgave, som vel ligger lige i overkanten af, hvad der er teknisk muligt, som afdøde professor Engelund engang udtalte det i et arbejdsudvalgs-møde i Store-Bæltskommissionens tekniske udvalg. Teknikerne har altså ment, at det er muligt; men efter de oplysninger, vi dengang fik, vil jeg tro, at vi har brug for at mobilisere al den genialitet, det er muligt at fremskaffe. Dette skulle bl. a. kunne lade sig gøre på den måde, som den højtærede minister har foreslået, men jeg håber da, at danske ingeniører, brobyggere og tunnelbyggere stadig vil kunne hævde sig, når man til sin tid skal tage stilling til, hvem der har givet det bedste forslag til en endelig løsning.

Vi har jo nu en tre år eller mere, medens forberedelserne og projekteringen foregår, og der er således endnu et stykke tid at tænke sig om i. Ingen kan forsværge, at der kan ske ting på det trafikale område på sø og land, som kan medføre, at vi må ændre vor nuværende opfattelse, selv om der vel ikke er meget, der tyder på det. At vi skulle nøjes med en ren vejbro, som det er foreslået fra en enkelt side, må nok anses for udelukket; der er vel ingen, der spekulerer på at nedlægge jernbanerne, således at Danmark bliver et skinneløst område imellem kontinentet og vore to nærmeste nordlige naboer, Norge og Sverige, som jo netop har satset på at forbedre hovedlinjerne i deres jernbanenet. Det ville

være lidt mærkeligt, om vi i denne situation her i Danmark afskar jernbaneforbindelsen mellem kontinentet og det øvrige Norden. Det er imidlertid en forudsætning, som jeg sagde for lidt siden, at vi kommer op på højere hastigheder og indretter vort jernbanemateriel efter fjerntrafikkens krav; den maksimumshastighed, vi vel kan komme op på her i landet, er på ca. 160 km i timen.

Vi ved, at det trafikøkonomiske udvalg har skelet en hel del til Store-Bæltskommissionens betragtninger om, hvornår man burde bygge broen, og udvalget er kommet til det resultat, at man kan have nytte af broen noget tidligere, end kommissionen mente. Det er rigtigt, hvis antallet af nyindregistrerede biler stiger i samme takt som sidste år. Men selv om det haster, har vi alligevel rimelig tid til at klare opgaven inden midten af 1970'erne eller deromkring, da det økonomiske balancepunkt nås, altså da det vil være bedre økonomi at have en fast forbindelse end at have den nuværende færgeforbindelse.

Hastetanken ligger også bag nogle overvejelser, det ærede medlem hr. Thestrup har gjort sig på basis af, hvad Store-Bæltskommissionen har skrevet om forholdet mellem Hamborg og København. Jeg tror nu ikke, at man skal lave nogen skræk-kampagne på dette område, men på den anden side skal man selvfølgelig gøre sig klart, at man må sørge for, at Københavns havn kan følge med og sættes i stand til at klare de stadig større skibe og den stadig øgede landtransport, som er nødvendig for at bringe varer til og fra disse store skibe. Det er af stor vigtighed for København og Danmark, at Københavns havn kan være konkurrencedygtig over for Hamborg, som trækker meget stærkt.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse. Jeg vil slutte med at udtrykke håbet om, at det høje tings medlemmer vil lægge sig de ord på sinde, som den højtærede minister sluttede sin fremsættelsestale med, nemlig at de to

[Horn.]

færgebyer, når skæbnetimen er inde, vil mærke, at de har venner over hele landet, som vil gøre, hvad de kan for at bøde på de vanskeligheder, der til den tid måtte komme.

Holmberg: Det lovforslag, som den højtærede minister har fremsat om projektering af fast forbindelse over Store-Bælt, kan jeg på mit partis vegne give tilslutning til. Det er for øvrigt også mit indtryk, at det både her i tinget og ude i befolkningen er den overvejende indstilling, at en bro må komme. Hvad man nu end mener med hensyn til, om det er en hastesag, eller det godt kan vente, så er det første skridt, projekteringen, dog en nødvendighed, og vi mener, at den bør ske ret hurtigt. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at forarbejderne vil være mindst 4 år. Det er jo noget, som vi, der ikke er fagfolk, har svært ved at bedømme, men jeg må indrømme, at jeg synes, det er en lang tid, og da vi mener, det haster, kan jeg ikke lade være med at beklage, at den højtærede minister ikke er kommet med lovforslaget noget før. Store-Bæltskommissionen afgav sin betænkning i 1959, og det materiale, der dengang lå til grund, kunne godt have været brugt som grundlag for det lovforslag, den højtærede minister nu har fremsat. Det er altså 2 år siden, at Store-Bæltskommissionen afgav sin betænkning, og heri ser vi egentlig mange interessante ting. Der regnedes dengang med, at der ville komme ca. 2 mill. biloverførsler i 1980, men i et bilag til betænkningen blev dette skøn draget i tvivl af FDM, og det viser, at organisationen egentlig har haft bedre føling med den udvikling, vi er inde i.

Lovforslaget, som vi her behandler, støtter sig til de to betænkninger fra henholdsvis Store-Bæltskommissionen og det trafikøkonomiske udvalg. Betænkningen fra det trafikøkonomiske udvalg giver os de længe savnede muligheder for at gennemføre en bevidst langsigtet trafikpolitik her i landet, og det er noget, som mit parti har ønsket længe. Nu har vi fået det, og der er givet et godt samlet overblik. Store-Bæltsproblemet er naturligvis væsentligt, men er dog egentlig kun en begrænset del af det store anlægsprogram, som skønnes nødvendigt.

Betænkningen giver gode oplysninger og er en god grundbog for en debat i tinget.

Jeg vil gerne her fremhæve det grundsynspunkt, som gang på gang understreges i betænkningen: trafikantlæggernes uhyre betydning for samfundsökonomien. Jeg er helt sikker på, at et effektivt transportsystem er et naturligt og et nødvendigt led, når det gælder om at sikre en højere levestandard. Der har i mange år været en tendens til at betragte trafikforbedringer nok som noget ønskeligt, men dog ikke som et nødvendigt led i bestræbelserne for at opnå en højere levestandard. Det er efter min mening helt forkert, idet gode trafikforhold først og fremmest er til gavn for erhvervslivet og bliver det i endnu højere grad, når vi går ind i fællesmarkedet, hvor toldskrænker og andre hindringer for den frie samhandel skulle falde bort.

Jeg ved udmærket godt, at det er meget vanskeligt at vurdere de forskellige trafikantlægs rentabilitet, men jeg tror, at rentabiliteten er uhyre stor. Alene de tidsgevinster, der opnås ved en rationel afvikling af trafikken, betyder overordentlig meget. En lastbil med chauffør koster vel i øjeblikket ca. 25 kr. i timen, og disse erhvervskøretøjer spilder mange timer landet over på grund af utidssvarende trafikforhold.

Blandt de mange store trafikantlæg, der omtales i oversigten, er der 4 områder, som særlig tiltrækker sig opmærksomhed: de store byers trafikproblemer, motorvejene og de to store broer over henholdsvis Store-Bælt og Øresund.

Udvalget fremhæver Københavns trafikantlæg som særlig presserende; jeg vil erkende, at der næppe noget sted i landet er så meget tidsspilde i trafikken som netop i København. Her spildes megen arbejdstid, her er forsinkelser af erhvervstransporten, her er ærgrelser og irritation hos trafikanterne. Spørgsmålet må engang melde sig, om det i det hele taget er opgaven at indrette det på den måde, at folk så let, så hurtigt og så billigt som muligt kan komme ind til centrum. Jeg er af den opfattelse, at meget ville være vundet på lang sigt ved at flytte virksomheder og institutioner bort fra den indre by, og dér ville det nok være rimeligt at staten selv gik i spidsen. Det

[Holmberg.]

ville være rimeligt, om der blev kigget lidt nærmere på, hvilke institutioner der uden ulempe kunne flyttes enten uden for byen eller til andre byer. Men man gør det modsatte. Nu opfører man en kæmpemæssig administrationsbygning på Slotsholmen, der vel nok er landets trafikalt mest utilgængelige sted. Man har bygget et stort SAS-hotel lige i centrum, og de store lufthavsbusser generer den øvrige trafik hele døgnet rundt. Man bibeholder et så usmidigt led i trafikken som sporvogne, man skiltes med et stort overskud, men gør meget lidt selv; hidtil er de københavnske anlæg, som også det ærede medlem hr. Horn var inde på det, blevet forsinket af mange grunde, bl. a. af uenighed her i tinget, da vi havde planen til debat, men også fordi de berørte kommuner ikke kunne enes derom.

Der står i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, afsnit C, side 82-83, nogle linjer om det fremtidige behov, som vi så afgjort mener er forkerte. Jeg beder om tilfaldelse til et citat. Der står følgende:

„... men så vidt det kan skønnes, er det nu accepteret af de kommunale myndigheder i København, at en yderligere erhvervskoncentration i city eller umiddelbart uden for det nuværende cityområde er et uafvendeligt — og måske endda ønskværdigt — træk i udviklingen. Heraf følger, at trafikken til og fra city såvel som inden for det voksende cityområde vil blive af central betydning og kræve meget kostbare anlæg.“

Det er som sagt et citat fra betænkningen, og det er altså lige modsat det, jeg har givet udtryk for.

Når dette er nævnt, erkender jeg og mit parti gerne, at det er ganske nødvendigt at forbedre trafikforholdene i København i deres helhed; jeg vil håbe, at vi alle her i tinget kan blive enige om, at hele landets trafiksystem skal bringes i orden. Vi har brobygning andre steder end ved Lille-Bælt og Store-Bælt; lad mig bare nævne bro over Limfjorden ved Ålborg. Der er i det hele taget mange problemer, og jeg vil ikke håbe, at noget af projekterne bliver forsinket på grund af jalousi mellem de enkelte landsdele.

Øresundsforbindelsen vil jeg bare nævne

ganske kort. Jeg er helt klar over, at en Øresundsbro eller -tunnel vil få store erhvervsmæssige og byudviklingsmæssige følger; men vi må da vist stå fast på det standpunkt, at virkningerne af en Store-Bæltbro vil være langt større og i højere grad komme hele landet til gode. Store-Bælt må have ubetinget forret over for Øresund.

Jeg har nu nævnt Store-Bælt, Øresund og København. Det fjerde, der skal ofres store summer på, er udbygningen af vejene; her har motorvejene fået en fremtrædende plads i betænkningen, og deri er jeg enig. Om de skal have så stor en prioritet, som de har fået, kan vi diskutere senere, men jeg mener, de skal have forret. Jeg vil imidlertid tilføje, at vi må tage det spørgsmål op, om de vejbygningsmaskiner, vi i øjeblikket råder over, er moderne nok. Personlig mener jeg, at vejbygningen i Danmark er for gammeldags; man kan ligefrem gyse ved tanken om det dekret, vi fik for nogle år siden fra ministeren for offentlige arbejder: forbud mod maskiner — og så i gang med min hakke, min skovl og min spade! Så umulige skal vi ikke være mere, og det tror jeg for øvrigt heller ikke ministeren mener vi skal. Det, der kommer, skal ikke tages stykkevis og delt. Det bliver de helt store arbejder. Og jeg indrømmer gerne, at så er der også en bedre mulighed for at gøre brug af de virkelig store og gode, dyre maskiner.

Nu vi er ved motorvejene, vil jeg berøre et par problemer, som vi har drøftet. Det kan måske i første omgang være principielle betragtninger, men jeg er tilbøjelig til at tro, det bliver nødvendigt at vende tilbage til dem senere i praktisk lovgivning. Det drejer sig om refusionsprocenterne både vedrørende anlæg og vedligeholdelse o. s. v. og endvidere linjeføringen af de forskellige motorveje. Vi vedtog — vist i 1957 — 2 love herom, nemlig lov om bestyrelsen af de offentlige veje og lov om tilskud til de offentlige veje. Jeg er tilbøjelig til at tro, at det bliver nødvendigt for os med de store projekter, der nu trænger sig på, at lave begge love om på enkelte områder.

Lad mig først nævne tilskudsprocenterne. Der skete en forbedring ved en lov, vi fik — var det i 1957? — og den gælder både for sognekommunerne, amterne og byerne, men vejene i vort samfund begynder efterhånden

[Holmberg.]

at få en sådan karakter, at det ville være rimeligt at hæve disse tilskudsprocenter både for byerne og for sognekommunerne. Jeg tror, det er rimeligt, og det er muligt, vi bliver nødt til at vende tilbage til det senere.

Med hensyn til refusionen til motorvejene er det vistnok rimeligt, selv om det knap nok står i loven, at der bliver givet 100 pct.s refusion til bygning af de få kilometer motorveje, vi har. Vi må indrømme, at vi også mener, det vil være rimeligt med 100 pct.s refusion for vedligeholdelsen, så amterne fremover kan blive fritaget for vedligeholdelsesudgifterne netop til disse motorveje. Det ærede medlem hr. Horn omtalte statsveje. Vi kan kalde dem, hvad vi vil, men det er rigtigt, at når der er tale om 100 pct.s refusion fra staten, nærmer vi os, hvad man kan kalde statsveje. Navnet kan være ligegyldigt, men man behøver jo ikke at sætte en stor statsadministration i gang af hensyn til deres administration og vedligeholdelse. Det kan godt være amterne, der klarer disse ting, blot uden udgift for amterne.

Hvem skal så bestemme linjeføringen? Her tænker jeg i første række — det vil jeg ikke lægge skjul på — på linjeføringen op gennem Jylland, da det er den, der er blevet diskuteret så stærkt i det sidste stykke tid, men principielt gælder mine betragtninger alle de motorveje, som vil blive bygget. Hvem er det egentlig, der bestemmer i øjeblikket? Ja, det gør reelt vejdirektoratets embedsmænd og teknikere. Naturligvis kan de ikke undværes, det er ganske klart; de er nødvendige til både beregning, projektering og undersøgelse m. v.; men når jeg som her rejser det spørgsmål, hvem det er, der reelt bestemmer, kan ministeren nok i det svar, han forhåbentlig giver mig, sige, at vi har vedtaget en lov for nogle år siden, som også mit parti har stemt for, om vejnet. Det er naturligvis rigtigt, at vi har gjort det, men jeg er alligevel overbevist om, at mine grundbetragtninger er rigtige, at i første række og helt afgørende er det vejdirektoratets embedsmænd og teknikere, der bestemmer. Men selv om vi havde den indstilling dengang, hvad vi altså havde, har vi lov til at ændre mening. Problemerne var dengang heller ikke så store,

som de i øjeblikket er. Vi har altså vejnet, men i realiteten er det vejdirektoratets folk, der bestemmer, og særlig betryggende kan det for øvrigt heller ikke være for os, der står udenfor, når vi ser i den daglige polemik, at de forskellige direktorater bogstavelig talt gensidigt beskylder hinanden for at kende meget lidt til sagerne. På anden måde kan jeg i hvert fald ikke læse den diskussion, der har været ført det sidste stykke tid.

Når jeg i øvrigt har nævnt linjeføringen, vil jeg ikke lægge skjul på, at jeg tænkte på, som jeg sagde før, linjeføringen op gennem Jylland, den såkaldte Humlumplan. Professor Humlum fra Århus har åbenbart sat sindene i bevægelse mange steder. Jeg synes virkelig, han fortjener en tak og en anerkendelse for sin bog om landsplanlægning. Jeg går ud fra, at den højtærede minister har læst den og naturligvis også embedsmændene i vejdirektoratet, men jeg vil anbefale alle, der interesserer sig for landsplanlægning, at læse denne bog, der efter min mening indeholder mange gode argumenter for at lægge vejen således, som professoren har skitseret. Men jeg må indrømme, at der også kan gives mange gode argumenter for den linjeføring i Østjylland, som vejdirektoratet har bestemt.

Jeg har med disse bemærkninger ikke taget stilling til, hvor linjeføringen skal gå — det kan jeg i øvrigt heller ikke gøre på mit partis vegne — men vi finder det ikke særlig betryggende, som det i øjeblikket er med bestemmelsesretten.

Om jernbanerne siger udvalget, at der på baggrund af den hidtidige udvikling ikke kan ventes nogen stigning i benyttelsen, men mener dog, at når Store-Bæltbroen kommer, kan statsbanerne nok bedre klare sig i konkurrencen. Jeg tror, det vil vise sig senere, at det vil blive endnu sværere at klare sig i konkurrencen, men det behøver vi ikke at diskutere i øjeblikket.

Jeg ser endvidere i oversigten, at ministeren ønsker et beløb til mindre diesel-lokomotiver. Det må formentlig være til sidebanerne. Jeg tvivler på, at dette beløb er givet særlig godt ud under hensyn til den udvikling, vi er inde i, og det er mit bestemte indtryk, at statsbanerne mange gange bevidst saboterer sidelinjerne. Jeg ved ikke, om det er en mild overgang til

[Holmberg.]

nedlæggelse. Det er mit indtryk, og jeg tror, det er rigtigt, at det er det, der sker. Der er allerede nu nedlagt mange sidelinjer, men det ville være billigere straks at nedlægge nogle flere, for mange af dem er rene dødssejlere.

Trafikkommissionen tror ikke rigtig på nogen særlig forøgelse af indenrigsflyvningen. Jeg er ikke sikker på, at det er helt rigtigt. Selv om vi naturligvis må erkende, at afstandene i Danmark ikke er særlig store, er der alligevel et godt stykke vej fra Vestjylland til København. Vi, der bor i nogenlunde nærhed af Ålborg eller Tirstrup, har ingen grund til at beklage os, men jeg tror, det ville være ønskeligt at kigge lidt nærmere på dette spørgsmål. Jeg ved selvfølgelig godt, at det er kostbart at anlægge flyvepladser, men jeg har meget svært ved at finde nogen saglig begrundelse for, at det ikke skulle være muligt for de civile fly at lande på Karup og Skrydstrup flyvepladser. Jeg ved, det er militære lufthavne, men det er Ålborg jo også, og det går vældig godt, så vidt jeg er orienteret. Jeg vil bede ministeren have opmærksomheden henvendt herpå.

Med de 4 store anlægsområder, jeg her har nævnt, har jeg også nævnt banerne og flyvepladserne, men det store trafikinvesteringsprogram er ikke hermed udtømt. De større provinsbyer har også trafikproblemer. De er vel knap så akutte som Københavns, men de skal løses alligevel, hvis ikke også de skal opleve at få københavnske tilstande.

Jeg har nævnt Lille-Bæltstroen, en bro over Limfjorden og en række andre anlæg, som det er nødvendigt at få i orden. Trafikken skal jo afvikles, men vi skulle også gerne have færdselsulykkerne nedbragt.

Jeg vil her hæfte mig ved noget, som måske bare er en mindre ting, men som skal nævnes, når vi diskuterer trafikken i Danmark, da jeg tror, den vil være af overordentlig stor betydning for færdselssikkerheden. Det er spørgsmålet om vigepladser og rasteplasser langs vore hovedlandeveje og amtsveje. Alle, der følger med i avisernes omtale af færdselsulykker, vil have bemærket det meget store antal ulykker — og alvorlige ulykker — der sker ved påkørsel af parkerede køretøjer på disse veje uden

for byerne, og ulykkerne sker både i mørke og ved lys dag. Der dræbes adskillige på denne efter min mening meningsløse måde. Vi har jo diskuteret — og det har man også i justitsministeriet — en afmærkning af disse parkerede køretøjer, men jeg kan ikke komme bort fra, at den mest effektive måde at komme disse ulykker til livs på vil være, at køretøjerne kommer væk fra vejbanen. Det kan ske, hvis vi får vigepladser nok på alle de større veje. Omkostningerne herved må være relativt små. Det er jo liv og død, det drejer sig om, og jeg vil derfor henstille til ministeren snarest at tage dette spørgsmål op til overvejelse — det er muligt, at man allerede har gjort det. Er der først vigepladser nok, vil jeg tro, at den højtærede justitsminister vil være villig til at indføre forbud mod at holde på vejene uden for vigepladserne.

Et andet spørgsmål, som vi også må tage med i overvejelserne vedrørende landsplanlægningen, er naturligvis, om vi nu også har råd til de store investeringer, der kræves. Det drejer sig om ca. 34 milliarder kr., ganske vist over en 20-årig periode, men det er alligevel en betydelig stigning i forhold til det nuværende. Ja, dette spørgsmål må naturligvis melde sig, for vi skal jo også have råd til at finansiere industrien og landbruget, og det samme gælder undervisningsvæsenet. Personlig mener jeg, at vi har råd dertil, ja, jeg vil endda gå så vidt som til at sige, at vi har ikke råd til at lade være. Det er meget store udgiftsbeløb, det drejer sig om, men det er klart, at de må ses i relation dels til de udgifter, vi hidtil har haft på trafik anlæggene, dels til den vækst, vi kan vente i landets nationalprodukt — det hører jo sammen. Vi har i de senere år anvendt ca. 1 milliard kr. til trafikinvesteringer, og vi skal nu efter planen forhøje beløbet til ca. 1 700 mill. kr.

Jeg har ved gennemgangen af det trafikøkonomiske udvalgs betænkning hæftet mig ved den prognose, der er stillet for motorafgifternes provenu. Prognosen her viser lidt lavere tal end den tilsvarende prognose fra FDM. Denne prognose regner ikke med den stigning på benzinen, som blev vedtaget i forrige uge, men alligevel viser den, at motorafgifterne vil stige meget, meget stærkt. I løbet af nogle år vil vi nå op på 3-4 milliarder kr. årlig, så selv med den

[H Imberg.]

store aktivitet, som vi alle ønsker skal komme, og som vi erkender er nødvendig, skulle vejjudgifterne ikke på noget tidspunkt overstige to tredjedele af motorafgifternes provenu.

Endnu et spørgsmål vil imidlertid melde sig: har vi arbejdskraft nok? Og har vi teknikere nok? Det er muligt, det sidste bliver det værste. Der står i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, at lønudgiften ved anlægsarbejder er ca. $\frac{1}{5}$ af anlægsudgiften, og ved anvendelse af moderne materiel kan det nok bringes noget længere ned. Det er i øvrigt et ret interessant regnestykke, vi er stillet over for her. Vejjudgifterne tænkes forøget fra ca. $\frac{1}{2}$ milliard kr. til 1 milliard kr. årlig. Det svarer til 100 mill. kr. mere i lønudgift eller mindre end 8 000 mand. Forøgelsen skal ske gradvis over en periode på 5 år; det bliver altså ca. 1 600 mand årlig, og det er ikke mere end et enkelt olieraffineri kan beskæftige.

Men jeg må altså endnu en gang understrege, at vi må have de helt nye moderne maskiner til vejbygning. Hvis vi får det — og det skal vi have — så er jeg sikker på, at den manuelle arbejdskraft, som i øjeblikket spiller en så stor rolle, vil komme til at betyde mindre, end mange måske tror.

Jeg har set, at udvalget retter en sønderlemmende kritik mod de forskellige sommerstop i vejbygningen, og jeg lagde en aften i Ingeniørforeningen, hvor den højtærede minister talte, mærke til, at han egentlig var enig i, at de måske knap nok var så nødvendige, som det en gang imellem kunne se ud til. Jeg har også indtryk af, at en hel del af vore yngre nationaløkonomer har den samme indstilling, og hvis arbejdet bliver tilrettelagt på den rigtige måde, tror jeg de yngre nationaløkonomer og den højtærede minister har ret.

Jeg har forsøgt i den oversigt, som jeg her har givet, at angive mit partis stilling til sagen og at give udtryk for, hvordan vi mener prioritetsfølgen bør være. Det er muligt, at den angivne prioritetsfølge er nogenlunde rigtig, men at lægge sig fast på nuværende tidspunkt på en bestemt løsning mener jeg vil være forkert; jeg mener

også, at der under udvalgsarbejdet bliver en hel del at se på.

Til slut vil jeg have lov til at takke den højtærede minister for offentlige arbejder for det lovforslag, som er fremsat; vi har her fået et virkelig godt grundlag for en langsigtet politik. Vi har, som jeg sagde før, ikke lagt os fast på en bestemt løsning, men vi går gerne til udvalgsarbejdet.

Ninn-Hansen: Det er jo rigtigt som anført af det ærede medlem hr. Horn, at den konservative folketingsgruppe har fremsat ønske om drøftelse af vore trafikopgaver. Under åbningsdebatten nævnte det ærede medlem hr. Poul Møller vore grunde. Jeg skal ikke gentage disse grunde her, jeg skal blot sige, at begrundelsen for, at vi gerne vil have denne drøftelse med deltagelse af den højtærede minister for offentlige arbejder, er jo klart den konservative folketingsgruppes interesse for hele spørgsmålet, en interesse, der jo også er kommet frem i den indstilling om produktion og opsparing, som den konservative folketingsgruppe forelagde vort landsråd for nylig; dér opridsede vi de trafikmæssige opgaver og viste, på hvilken måde vi ønskede at løse dem.

Før jeg gør nogle bemærkninger om de spørgsmål, der vedrører den kommende trafikpolitik, vil jeg gerne fremsætte nogle bemærkninger om det foreliggende lovforslag, der vedrører undersøgelser med henblik på tilvejebringelse af en overførsel fra Sjælland til Fyn, en Store-Bæltsbro. Jeg skal helt undlade at komme ind på de tekniske overvejelser, der melder sig i denne forbindelse. Så sent som i dag har tingets medlemmer jo modtaget et forslag i så henseende, og jeg vil gætte på, at vi får endnu flere gode råd. Men opgaven nu er jo ikke at tage stilling til, hvordan man teknisk skal udføre arbejdet; opgaven er at tage stilling til, hvorvidt vi mener vi skal ende denne sag med at påbegynde en Store-Bæltsbro eller en anden form for overføring — eller, om man vil, for underføring — fra Sjælland til Fyn.

På dette område er det konservative folkepartis stilling ganske klar. Vi kan i og for sig kun se én grund til at lade være med at gennemføre et Store-Bæltsbropro-

[Niin-Hansen.]

jekt; det er, hvis de undersøgelser, der nu iværksættes, skulle vise, at det ikke teknisk kan lade sig gøre at gennemføre projektet. Men vi kan se mange grunde til at gennemføre projektet. Jeg kan se i hvert fald 10 grunde til det og skal ganske kort nævne dem.

For det første må man jo erkende, at Store-Bælt i dag virker som en ubehagelig trafikmæssig stopklods, der svækker gennemførelsesmulighederne for landstrafikken, og den nuværende måde er jo ikke nogen billig måde at klare overførslen på med investeringerne til færge drift.

For det andet tror jeg, man må erkende, at tidstab, der er forbundet med denne overførsel, i dag spiller en større rolle end tidligere; en tidsmæssig gevinst kan betyde, at man vinder mange arbejdstimer.

For det tredje må vi jo betragte en brobygning som en naturlig konsekvens af den trafikale udvikling: overgangen til bilerne som det vigtigste transportmiddel, også for gods. En fortsat standsning af trafikken ved Bæltet vil hindre den fulde udnyttelse af motoriseringens fordele.

For det fjerde mener vi også, at broen kan være til fordel for udviklingen af jernbanedriften. I så henseende har vi jo fra vor side taget stilling i den diskussion, der har været ført om, hvorvidt man skulle have en vejbro eller en kombineret vej- og jernbanebro. Vi mener, man må have overførelsesmulighed både for jernbane og for biler. Vi mener, at jernbanetrafikken, som der her bliver tale om, fortsat har en betydningsfuld funktion, og at vi også derfor skal give denne trafik overførelsesmuligheder.

For det femte må vi jo se på spørgsmålet om en forbedring af trafikforholdene tværs over landet i relation til den udbygning af fugleflugtslinjen, der vel nu snart bliver færdig. Det kan ikke være rigtigt, og vi kan ikke være interesserede i at gøre den tværgående trafik her i landet og over landsdelene til en subsidiær trafikåre i forhold til fugleflugtslinjen, og det vil jo kunne ske, så længe og hvis man udsætter sagen med at gennemføre bedre trafikforbindelser over Store-Bælt og tværs over landet.

For det sjette er der spørgsmålet om fællesmarkedets virkninger; det har der jo

allerede været talt meget om, men det ligger vel klart for alle, at trafikfaktoren vil blive særdeles betydningsfuld for dansk erhvervslevs konkurrence inden for fællesmarkedet, og at broen kan blive en forudsætning for, at denne trafikfaktor kan blive tilstrækkelig stor.

For det syvende vil jeg nævne broens betydning for danske havnes konkurrenceevne i forhold til udenlandske havne, da man ved, at en havns kapacitet afhænger af gode tilførselsforbindelser på land.

Endvidere for det ottende, at vi gennem bygning af en Store-Bæltbro kan medvirke til en spredning af danske virksomheder og herved lette befolkningspresset på hovedstaden. Det ærede medlem hr. Horn kom ind på dette spørgsmål og sagde, at det varede jo i hvert fald nogen tid, inden man kunne bygge Store-Bæltbroen, og han håbede, at man inden den tid ville kunne opnå noget af denne spredning. Det håb deler jeg med det ærede medlem hr. Horn, men jeg tror, det er ganske afgørende for de virksomheder, der nu tænker på at etablere sig ude i landet, at de tidligt får besked om, hvilke forventninger de kan stille på det trafikmæssige område, og ikke mindst, om de kan forvente en Store-Bæltbro bygget inden for et nogenlunde bestemt tidsrum. Det gælder for virksomhederne, og det gælder også for kommunerne. Vi er jo bekendt med, at kommuner og byer i meget høj grad beskæftiger sig med byudviklingsplaner. Af særlig interesse i denne forbindelse må man vel nævne Vestsjællandsplanen, som jeg synes er en interessant plan, og det må da være ganske klart, at dennes muligheder også må være afhængig af, hvordan man kan vurdere overførelsesmulighederne i fremtiden.

For det niende vil broens bygning kunne bevirke en nedsættelse af de samlede transportinvesteringer her i landet, og dér kan der være grund til, selv om det desværre er for sent, at advare imod, at man i mellemtiden lader disse transportudgifter stige. Det er jo sket ved den forhøjelse, vi har fået af benzinafgiften, og som navnlig rammer den vigtigste kørsel, erhvervskørslen. Vi kan i hvert fald håbe — det håber jeg i hvert fald — at man ikke vil fortsætte ad denne linje.

Endelig for det tiende vil jeg gerne sige,

[Ninn-Hansen.]

at det er vor opfattelse, at arbejdet med planlægning og etablering af Store-Bæltbroen haster. Den er nu engang — og således er det også sat op — nøglen til vor trafikale udvikling, og meget andet afventer denne opgaves løsning. Det tjener vel ikke noget formål — det gør det jo ikke — at diskutere, om det ikke allerede er sent, vi begynder på den. Diskussionen var jo fremme også her i det høje ting, da man i 1954 vedtog, at man skulle gennemføre Halskov-Knudshovedprojektet. Det er to år siden, Store-Bæltskommissionen afgav sin betænkning, man kunne jo nok have skyndt sig mere, og jeg vil i hvert fald gerne sige, at jeg ser nødig, at man på dette tidspunkt sætter en længere tid af til bygningen af broen, end det er påkrævet. Efter de oplysninger, vi har fået, skulle broen være færdigbygget om 10-12 år, og derfor vil jeg nødig nævne 1975 som det tidspunkt, vi skulle være færdige; et sted i begyndelsen af 1970'erne skulle kunne blive resultatet. Jeg tror, det ville være bedre at få broen færdig i 1971-72 fremfor i 1975, også af hensyn til mange andre trafikopgaver. Det kræver selvfølgelig, at man udnytter de muligheder, der viser sig for arbejdsbesparende konstruktioner — som det ærede medlem hr. Holmberg også var inde på — at man udnytter alle tekniske muligheder for at få broen færdig.

Vælger vi nu i folketinget, at der skal bygges en Store-Bæltbro — og det håber jeg vi gør — så må vi også tage konsekvenserne af dette standpunkt. Det hjælper jo ikke at fjerne en trafikprop, hvis vi lader andre bestå. Derfor må vi i mellemtiden, altså i løbet af de næste 10-12 år, sørge for, at vejføringen til og fra broen gennem Sjælland, Fyn og Jylland kan blive i orden, og motorvejsanlæg vil være en naturlig løsning af denne opgave.

Med hensyn til finansieringen har den højtærede minister jo ikke taget noget standpunkt i sin fremsættelsestale. Jeg håber, det betyder, at ministeren også fortsat betragter os alle som frit stillet på dette område og også betragter sig selv som frit stillet og altså ikke forudsætter på dette tidspunkt, at det skal være en statsinvestering. Finansieringen kunne man jo tænke sig kan blive helt eller delvis privat. Man

kanne vel også tænke sig en vis kombination, således at entreprenørfirmaer medinvesterer i broen, og at dette igen kombineres med muligheden for deres opkrævning af en broafgift. Vi vil i hvert fald ikke, da vi gerne vil holde disse muligheder åbne, på forhånd afvise en broafgift. Men vælger man denne finansieringsform, må det få konsekvenser for motorafgifterne, der må nedsættes, hvis ikke det er disse, der skal bære hovedfinansieringsbyrden ved Store-Bæltbroen. Selv om den højtærede minister ikke giver besked på dette tidspunkt, vil vi gerne sige, at man ikke kan udsætte det spørgsmål til efter færdigprojekteringen. Alt taler jo for, at den højtærede ministers overvejelser bliver fremskyndet mest muligt, så at vi meget snart — også af hensyn til andre anlægsudgifter og spørgsmålet om, hvorledes disse skal finansieres — får en stillingtagen til, hvordan Store-Bæltbroen skal finansieres.

Jeg skal dernæst gøre nogle bemærkninger om de øvrige trafikopgaver. Store-Bæltbroen er jo kun en del af trafikinvesteringerne og ikke den mest kostbare del af dem. Trafikøkonomisk udvalg beregner investeringerne i de kommende 20 år til 34 milliarder kr., og enhver kan sige sig selv, at 34 milliarder kr. er en meget stor sum for et lille land, og det bliver nok noget i nærheden af dette, der skal ofres. Men når det er tilfældet, må vi til gengæld have sikkerhed for, at dette store beløb bliver anvendt rigtigt. Jeg tror ikke, vi får råd til at gå svinkeærinder, hvad investeringerne angår, så at man varetager helt andre interesser end det trafikmæssige behov, der må være det afgørende.

Det konservative folkeparti stiller sig ikke alene positivt over for de store trafikopgaver, men vi vil endog advare imod at svække disse investeringer. Det kan blive mere kostbart kun at løse opgaverne delvis eller udskyde dem, fordi vor samlede økonomi er afhængig af trafikvæsenets opbygning. Vi skal ikke i dag drøfte, hvordan vi skal fremskaffe de ca. 1 700 mill. kr., der skal anvendes årlig til løsningen af trafikopgaverne. Når vi ser på motorafgifternes forventede stigning, må man blot sige, at det er ikke nogen uløselig opgave. Om få år vil motorafgifterne nå op på dette beløb, og der bliver altså råd til at nedsætte disse

[Ninn-Mansen.]

afgifter og alligevel klare trafikopgaverne herigennem. Det drejer sig desuden her om anlæg, der vil kunne afskrives over en længere årrække; der kan altså blive basis for lån, og udgifterne skal efter vor opfattelse ikke tages af statens årlige driftsbudgetter.

Vi ønsker de trafikmæssige opgaver løst, fordi de som nævnt er afgørende for hele vor økonomi. Det er ikke noget nyt, at Danmarks økonomiske fremgang hviler på vor beliggenhed og på udnyttelsen af denne beliggenhed gennem gode tilførselsmuligheder af råstoffer og forbrugsvarer ført hertil med billige transportmidler. De mange danske havne, 80-90 havne, har bidraget hertil. De har haft den største betydning for den danske levestandard, men nu er der sket en omlægning af trafikken først og fremmest gennem motoriseringens sejrsgang både for person- og varetransport. Der er også sket en større koncentration af det afgørende trafikbehov i henseende til havne, veje og jernbaner. Hovedlinjerne er og bliver de afgørende ved løsningen af det trafikproblem, der foreligger. Hertil kommer, at de stadig voksende bysamfund er blevet helt afhængige af trafikforbindelserne. Folks nytte af en bolig knytter sig ikke alene til boligens standard, men efterhånden i lige så høj grad til muligheden for at komme frem og tilbage fra boligen til arbejdspladsen, og det kan dog ikke være meningen, at en øget fritid skal anvendes til at blive transporteret.

Har vi nu et trafikbillede her i landet, der er en virkeliggørelse af disse fordringer til det moderne trafiknet? Desværre ikke. Vi har mange steder fået et trafikalt kaos i stedet for en trafikudvikling. Der var jo nogen her i landet, der engang i en bestemt situation satte kaos over for noget andet; det kan man vel også gøre i denne forbindelse. Her bliver det investeringer eller kaos, det drejer sig om. Storkøbenhavns trafik er vel det værste eksempel på, at man ikke har valgt investeringerne. Vejudbygningen

er ikke gennemført til opfyldelse af de centrale behov. Igennem lang tid er der blevet lagt mere vægt på det beskæftigelsesmæssige end på det trafikfremmende. Private anlæg har medvirket til en modernisering af havnene, men alligevel er vi vel også her bagefter. Motoriseringen synes næsten at være kommet bag på myndighederne; at fortsætte med de tilstande, vi har nu: det på mange måder trøstesløse trafikbillede, vil for befolkningen blive farligt, dyrt og besværligt.

Trafikøkonomisk udvalg har i sin betænkning givet en udmærket redegørelse. Vi mangler nu besked på, om denne redegørelse, om det indeholdte forslag med den opstillede prioritetsorden også er den ansvarlige ministers standpunkt, og det håber vi at få svar på igennem denne debat.

Den højtærede minister for offentlige arbejder er leder af et ministerium, der tæller mange afdelinger, har mange ansatte, og hvor der derfor er mange hensyn at tage. Den højtærede minister for offentlige arbejder er vel landets største arbejdsgiver, og det er naturligvis en betydningsfuld funktion, der skal varetages, men også for hele landets økonomi, for den økonomiske udvikling, er det et meget vigtigt ministerium. Vil den højtærede minister medvirke til at gøre dette ministerium netop så betydningsfuldt, som det er nødvendigt, hvis vi skal have løst de store trafikmæssige opgaver? Hvis ikke ministeriet for offentlige arbejder bliver et ministerium, der kan planlægge og har myndighed til at planlægge, kan vi risikere kaos. Vi kan ikke løse alle opgaver med det samme. Hvilken prioritetsorden har den højtærede minister for offentlige arbejder? Trafikøkonomisk udvalg siger: en Store-Bæltbro forud for en Øresundsbro.

Jeg tror, det er den rigtige fastsættelse. Jeg skal kun sige i denne forbindelse, at når man derved udskyder Øresundsbroen til slutningen af dette århundrede, får den landsdel, der hedder Bornholm, jo ikke løst sine trafikspørgsmål ad den vej foreløbig.

[Ninn-Hansen.]

Jeg nævner det blot for at sige, at det kan jo ikke være meningen, at man skal glemme denne landsdel i den lange tid, der kan gå, indtil Øresundsbroen er færdig.

Store-Bæltbroen kan jo imidlertid ikke påbegyndes før om 4-5 år. Det er 4-5 meget vigtige år. Hvad skal de benyttes til? I betænkningen fremhæves på side 73 nødvendigheden af at udbygge Storkøbenhavns nærtrafik. Jeg tror, det er rigtigt at give førsteprioritet til denne opgave. Betænkningen har givet mange saglige grunde herfor. Man kan vel sige, at Storkøbenhavns trafik ikke alene er forsømt; den er simpelt hen glemt. Der er ikke i Storkøbenhavn gennemført de tunnelbaner og vejføringer, andre storbyer for længst har gennemført, og i de andre byer, hvor det er gennemført, kniber det alligevel. Hvordan vil det ikke blive i København og Københavns store omegn, når motoriseringen udvikles lige så stærkt, som det er sket i disse andre byer, der har gennemført deres anlæg? Da vi her i landet gennem mange år har haft verdens højeste omsætningsafgift på motorkøretøjer, har motoriseringen ikke været lige så kraftig, som den har været disse andre steder, men nu ser det ud til, at den skrider stærkt frem trods de høje afgifter.

Vi kan ikke være disse tilstande bekendt. Det drejer sig dog om et område, hvor der bor 1½ mill. mennesker og der er 100 kommuner. Men det drejer sig om noget mere. Vi har her i denne by landets vigtigste havn placeret. Virksomheder ud over landet har interesse i at kunne komme til og fra denne havn. De spilder mangfoldige kostbare arbejdstimer på grund af de nuværende trafikforhold. De, der kommer til København udefra, kan heller ikke i længden finde sig i en så dårlig trafikal betjening, som der findes. Også Store-Bæltprojektet, som vi her taler om, forudsætter glidende trafik i begge retninger også for dem, der har ærinde i landets hovedstad. Biltællingerne viser, at det er Storkøbenhavns gader, der er de mest befærdede. Tab af menneskeliv og sammenstød er ofte resultatet af dette. Man har søgt at klare sig et stykke tid gennem restriktioner, men selvfølgelig kan dette ikke blive ved. Vi må også være opmærksomme på de mange virksomheder, der er placeret i Københavns omegn, i ud-

kanten. Det må få betydning ved planlægningen af trafikforbindelserne i og ved hovedstaden.

Hvis ikke transportsystemet nu udbygges, altså med det samme, i de næste 4-5 år, vil folk i Københavns omegn i endnu højere grad vælge bilen som transportmiddel til og fra deres arbejdsplads. Fra Københavns Amts Sognerådsforening har vi modtaget en henvendelse i det udvalg, der behandler taksterne, korttaksterne, på banerne. Der påpeger man, og det bliver påpeget i dag af borgmester Fenneberg, at man gennem det forslag, der er fremsat, risikerer, at endnu flere går over til at køre ind i bilen i stedet for i S-tog. Jeg tror, denne betragtning gælder i mindst lige så høj grad, hvis man vælger at opretholde de dårlige trafikforbindelser, vi har. Så vælger folk i stedet for motoriseringen, og hvor ender det hele, hvis resultatet bliver, at man kører i bil til arbejdspladsen? Bryder det hele så ikke sammen?

Vi ved, at der også uden for København er påtrængende opgaver. Der er særlig grund til at nævne forholdene ved og omkring Lille-Bæltbroen. Vi ved også, der kan nævnes eksempler på jyske byer, hvor man meget stærkt har behov for en udbygning, men Lille-Bæltbroen er vel en opgave, der kan løses samtidig med opgaven i og omkring Storkøbenhavn.

Inden Store-Bæltbroens færdiggørelse er der, som jeg allerede har nævnt, brug for udbygning af vejnet, der fører dertil og -fra, altså motorvejen. Med hensyn til de andre vejføringer tror jeg, det er vigtigt, at landets kommuner får besked og hurtigt får besked på, hvordan man vil lægge hovedprojekterne. Jeg tror navnlig, det gælder i Øst- og Midtjylland, at man meget gerne snart vil vide, hvilken linjeføring den højtærede minister foretrækker for hovedfærdselsårerne i Jylland.

Med hensyn til havnene skal jeg pege på, at betænkningen fra det trafikøkonomiske udvalg jo ikke tegner nogen særlig lys fremtid for mange af de 80-90 havne. Jeg vil dog gøre opmærksom på, at en havn i en by jo ikke kan udslettes uden videre, den har ofte været grundlaget for byens opbygning og også dens udbygning; og det gælder vel for de kommuner, der nu investerer i havne eller overvejer, om de

[Ninn-Hansen.]

skal investere i havne, at også de gerne vil vide besked med de fremtidige vejføringer, fordi en havns beståen og udvikling er afhængig også af dette. Jeg tror ligeledes, at det erhvervsliv, der har sin plads i havnen, er interesseret i, hvilken sikkerhed de har for forbliven i havnen. Er det rigtigt, som det blev gjort, at ophæve konkurrencen på prisen mellem de forskellige havne, når vilkårene dog bliver så forskellige på grund af den koncentration, der bliver tale om, og når tiltrækningen fra de havne, der kan tage de store skibe, tages i betragtning? Vil det så ikke være gavnligt, hvis man går væk fra den uniformering af havne- og brotaster, der er gennemført, og giver havnene, også de små havne, bedre muligheder for at konkurrere?

Jeg anser den betænkning, der er kommet fra det trafikøkonomiske udvalg, for at være et godt oplæg, men jeg vil gerne spørge den højtærede minister: kan de forslag, der er stillet, nu gennemføres? Har den højtærede minister den rigtige lovgivning hertil?

Ved behandlingen af vejlovene for 3 år siden stillede mit parti et forslag om at knytte en parlamentarisk kontrolvirksomhed til fordelingen af vejtilskuddene. Forslaget blev afvist fra anden side, men jeg har dog ikke i mellemtiden fået indtrykket af, at vi netop har fået udbygget de veje, der er mest behov for at få udbygget. Det kan måske endda gå, at folketinget ikke er medbestemmende, men det er i allerhøjeste grad uheldigt, hvis der heller ikke er noget ansvar placeret for planlæggelsen hos den højtærede minister. Kan den forestående motorvejs udbygning sikres på grundlag af denne lovgivning? Har ministeren den tilstrækkelige og mest effektive administration til at gennemføre planlæggelsen, og er der mulighed for en egentlig planlægning? Ellers må vi opfordre den højtærede minister til at sørge for det.

Vi ønsker, at vi med hensyn til enhver af de store trafikopgaver, der er nævnt i denne betænkning, kan få den højtærede ministers svar nu og i fremtiden på, hvordan disse opgaver skal udføres, og vi ønsker også, at ansvaret er placeret hos den højtærede minister. Er den højtærede minister villig

til at påtage sig denne opgave og dette ansvar? Er den højtærede minister også inden for de statsinstitutioner, han har med at gøre, villig til at gennemføre den planlægning og rationalisering, som denne betænkning opfordrer andre til at gennemføre? Det er jo — og anderledes kan det ikke være — en dobbeltstilling, den højtærede minister har og vel i stigende omfang vil få: samtidig at være chef for statsinstitutioner, der konkurrerer med andre transportmidler, og være leder af det ministerium, der skal planlægge. Jeg tror, det vil knibe for andre at forstå nødvendigheden af, at de bøjer sig for krav om rationalisering, at de bøjer sig for den planlægning, der må til, hvis ikke staten går foran med hensyn til sine virksomheder. Det må være afgørende, at man ikke, når man skal tage stilling til, hvordan man vil tilrettelægge trafikken her i landet, skeler til, at det drejer sig om statsinstitutioner, og at man selv er leder af disse.

Således tror vi også den højtærede minister vil gøre, men det er vigtigt, at vi får besked på, hvorledes man tænker sig at rationalisere inden for de danske statsbaner, som vi ønsker skal bestå med de koncentrerede opgaver, der bliver tale om; men her har den højtærede minister jo i hvert fald allerede nu alle muligheder for at komme med en planlægning.

Axel Sørensen: Man kan vist godt betegne dagen i dag som historisk, fordi folketinget nu skal tage en principiel beslutning, der trafik- og egnsudviklingsmæssigt set vil få overordentlig stor betydning. Vi bør derfor — efter min mening — her i folketinget kunne enes på tværs af alle partiskel om at søge gennemført en lovgivning, der trafikmæssigt tager samfundsmæssige hensyn. Jeg skal med henblik herpå på det radikale venstres vegne anbefale det foreliggende lovforslag, der som sagt skal danne begyndelsen til bygning af en fast vej- og jernbaneforbindelse over Store-Bælt.

Teknikkens stærke udvikling har været af en sådan karakter, at man ikke har kunnet følge med med en tidssvarende vejbygning . . .

Formanden: Jeg henstiller, at der er mere ro i salen.

Axel Sørensen: . . . og samtidig er overfartsforholdene for den stærke strøm af biler blevet forværret ved Store-Bælt, til trods for at vi er i besiddelse af et godt færgemateriel og der bliver udført et påskønnelsesværdigt arbejde af mandskabet for på de særlig store dage at få den ventende strøm af biler og personer så hurtigt over Store-Bælt som vel muligt. Men der kræves jo en stadig forøgelse af færgemateriel og lejer til færgerne, og den stillede trafikprognose viser, at det i 1959 beregnede antal biloverførsler i 1980 sandsynligvis vil være steget med indtil 100 pct. — et forhold, der allerede nu synes at være i sigte.

Det er klart, at bygningen af en broforbindelse over Store-Bælt bør sammenpasses med andre trafikinvesteringer over en vis periode; jeg tænker her bl. a. på Øresundsbroen og ændringer i Københavns nærtrafik, hvor særlig en hurtig udbygning af Københavns trafikvæsen er i allerhøjeste grad påkrævet. Dertil kommer yderligere en udvidelse af den nuværende Lille-Bæltsbro eller en ny bro, om man vil, samt den omstridte Hanstholm havn og den jyske motorvej. Det er nu på tide, at der sker en påbegyndelse af den trafikale vejudbygning i tilknytning til disse store spørgsmål, og til perspektivet hører også den fjerntrafik til udlandet, som finder sted i stadigt øget omfang.

Ifølge bemærkningerne til det lovforslag, vi her behandler, har det trafikøkonomiske udvalg i sin udtalelse til regeringen indstillet, at man søger broforbindelsen over Store-Bælt gennemført således, at den vil kunne tages i brug i 1975, og at som følge heraf de nødvendige forarbejder snarest iværksættes. Det er forståeligt, at disse forhold må undersøges; det er simpelt hen en nødvendighed, at man undersøger mulighederne for en fast broforbindelse over Store-Bælt.

Vi er på grundlag af den øgede trafik inde i en ekspansion med hensyn til vor produktion og levestandard. Når man nu ad lovgivningens vej ved bygning af en Store-Bæltsbro faktisk sætter arbejde i gang, kan man, som det allerede er sket, rejse det spørgsmål, om den nødvendige arbejdskraft vil kunne fremskaffes, uden at andre produktioner kommer til at lide derunder.

Vi har jo før måttet standse offentligt igangsatte arbejder for at lede arbejdskraften til produktionen.

Endvidere bliver den nødvendige kapitaltilførsel et problem, som ikke alene får betydning ved påbegyndelsen og bygningen af en Store-Bæltsbro, men som overhovedet vil møde os i den kommende tid med forstærkede krav. Der foregår for tiden store udvidelser i erhvervslivet, udvidelser, som er en nødvendighed, hvis dette erhvervsliv skal kunne klare sig i konkurrencen over for andre lande. Men sådanne udvidelser og moderniseringer betyder større investering af kapital, og dertil kommer så et kapitalbehov til offentlige trafikinvesteringer som dem, vi nu står over for, investeringer, som vil beløbe sig til mellem 35 og 40 milliarder kr., inden vi er færdige, og som agtes gennemført over 20 år. Dette vil yderligere forstærke efterspørgslen efter kapital. Halvanden milliard kr. årligt er en investering, som klodser noget i de offentlige behov, og det er altså alene til de trafikale vej- og broanlæg. Hertil kommer, at hvis Danmark i nær fremtid træder ind i fællesmarkedet, må vi kunne give landets erhvervsliv særlig gunstige kapitalvilkår, hvis vi vil undgå mulige udenlandske kapitalinvesteringer og dermed også udenlandsk indflydelse i ledelse og tilrettelægning af dansk produktion.

Der blev for nylig ved gennemførelsen af de nye afgiftslove og senere under behandlingen af lovforslaget om invalide- og folkepension fra regeringens side antydnet muligheden af stærkere indrømmelser over for opsparingen. Det er mit indtryk, at hvis man vil nå det mål, man sætter sig, må man også ville midlerne, og jeg tror, at man gennem en fornuftig opsparing må dække så meget som muligt af kapitalbehovet til de investeringer, som nu findes påkrævede og forsvarlige. Store-Bæltsbroen bliver vor hidtil største investering i et enkelt trafikprojekt. Det er mange penge, der skal fremskaffes, og der kan være grund til at overveje, om man ikke f. eks. skal sætte Store-Bæltsbroen på folkeaktier eller eventuelt udstede trafikobligationer med skattemæssig præmiering og en fornuftig rente, en ordning, der burde indgå som et led i hele trafikinvesteringen; det ville fremme opsparing, begrænse forbruget og frem-

[Axel Sørensen.]

skynde en trafikløsning. Det er tanker, som jeg vil bede den højtærede minister for offentlige arbejder overveje.

Det projekt, som Store-Bæltskommissionen i 1959 konkluderede i, gik ud på, at der skulle bygges en fælles vej- og jernbanebro som højbro fra Halsskov over Sprogø til Knudshoved, og at afsnittet fra Knudshoved til Sprogø blev bygget først, for at en ved Sprogø interimistisk anlagt færghavn kunne nedsætte færgefarten med 8 km herfra, medens sidste afsnit, en bro eller tunnel fra Sprogø til Halsskov, blev bygget færdig. Efter at kommissionen har afsluttet sit arbejde, er spørgsmålet: hvad er regeringens og den højtærede minister for offentlige arbejders mening i dag med hensyn til projekt og linjeføring? Har man nøjere fulgt, eller følger man de undersøgelser, der finder sted med hensyn til et projekt for en fast forbindelse i form af bro eller tunnel mellem Frankrig og England, et spørgsmål, der er analogt med vort, måske i større forhold, men som vel kan bidrage til, at man kan høste erfaringer ved at ofre det, der foregår her, stærkere opmærksomhed? Vil man vente med at træffe endelig beslutning om projektering såvel med hensyn til konstruktion som linjeføring, til de omfattende bundundersøgelser om bæredygtige jordunderlag er tilstrækkelig afsluttet? Når dertil kommer de allerede rejste spørgsmål om en reorganisation af Københavns nærtrafik og eventuelt en tunnel- eller højbane samt en Øresundsbro, kan man nok sige, at Danmark står over for så betydelige investeringer, at der må kræves tilrettelagt et økonomisk langtidsprogram, der fastsætter en nærmere prioritetsrækkefølge for disse store investeringer.

Det radikale venstre stiller sig positivt med hensyn til en løsning af den kommende tids trafikopgaver, men en løsning, der ikke tynger hårdere på den kommende generation, end at byrderne kan bæres og fremskridtene stadig væk kan ske med henblik på den dag, da en fast bro- eller tunnelforbindelse over Store-Bælt er færdig til brug. Man må forudse, at der vil rejse sig ganske betydelige beskæftigelsesmæssige samt økonomiske og sociale problemer af stort omfang for byer som Korsør og Ny-

borg, der jo har været knyttet så stærkt til overfartsforholdene. Det er et stort antal mennesker i disse byer, der for tiden er ansat i forbindelse med eller har tilknytning til overfarten, og som vil blive berørt af en nyordning, hvorfor man allerede nu må tage disse forhold med ind i de overvejelser, som hele dette store problem medfører.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne tilsige støtte til det foreliggende lovforslag.

Arne Larsen: Det er et overmåde vigtigt forslag, vi i dag har til behandling, og jeg kan indledningsvis sige, at mit parti er glad for, at der omsider bliver taget skridt til en løsning af spørgsmålet om en fast forbindelse over Store-Bælt.

Forslag til lov om tekniske forarbejder til gennemførelse af en fælles vej- og jernbanebro over Store-Bælt er jo ikke stort og omfattende, det har kun 4 paragraffer. I § 1 bemyndiges den højtærede minister for offentlige arbejder til at lade foretage den fornødne projektering samt bundundersøgelser i Store-Bælt til forberedelse af udførelsen af en fælles vej- og jernbanebro over Store-Bælt fra Halsskov til Knudshoved med de af broanlægget følgende vej- og jernbaneanlæg samt forlægninger af eksisterende veje og jernbaner.

I § 2 siges, at de fornødne ekspropriationer i den udstrækning, de bliver nødvendige, foretages efter gældende lov, og i § 3, at udgifterne til de nævnte foranstaltninger skal søges afholdt på de årlige finanslove dels af vejfonden, dels på statsbanernes konto for faste nyanlæg med halvdelen til hver.

I sine bemærkninger til forslaget anslår den højtærede minister, ligesom Store-Bæltskommissionen og det i sin tid nedsatte embedsmandsudvalg, at udgifterne til disse forarbejder vil beløbe sig til ca. 10 mill. kr.

Det er et stort og afgørende skridt, vi her står over for. At give sin tilslutning til forarbejdernes gennemførelse er jo principielt at sige ja til en fast forbindelse over Store-Bælt enten som bro eller som kombineret bro og tunnel. Samfundsøkonomisk og trafikalt vil en Store-Bæltbro jo få vidtrækkende betydning på mange områder.

[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

[Arne Larsen.]

betydelige beløb i færgelejer på begge sider af bæltet og i en hel del nye store to- og tredæksfærger.

Det anføres således af Store-Bæltskommissionen i betænkningen, at det vil være teknisk muligt at udvide færgefarten til 180 forbindelser i døgnet i hver retning; dette svarer til godt 40 000 biloverførsler i et julidøgn eller ca. 28 000 i den mest trafikerede retning. Dette skulle være væsentligt mere end den trafik, man forventer vil komme i 1980, selv med en stærkt øget motorisering. Men for at komme op på en sådan kapacitet skal Knudshoved og Halskov færgehavnene også udbygges med alle de færgelejer, som der overhovedet er plads til, nemlig 21 færgelejer, og man måtte have 24 færger i fart uafbrudt i 18 af døgnet timer.

Det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, som nylig er afgivet, har behandlet spørgsmålet om omkostninger ved færgefart og ved broforbindelse og er efter en revision af Store-Bæltskommissionens kalkulationer kommet til det resultat, at man med en rentesats på $7\frac{1}{2}$ pct. ved de såkaldte udvidede broomkostninger vil nå til årlige udgifter på 167,6 mill. kr. ved brodrift og på 100 mill. kr. ved færgedrift i 1980.

Ser vi på indtægterne, vil vi i 1980, stadig væk med en rentesats på $7\frac{1}{2}$ pct., have et overskud ved brodriften på 74,5 mill. kr. årlig og et overskud ved fortsat færgedrift på 81,1 mill. kr. årlig. Regner man derimod med en rentesats på 5 pct., ville allerede i 1970 en bro kunne give et større overskud end færgedrift, nemlig et overskud ved bro på 57,7 mill. kr. og et overskud ved færgedrift på 54,5 mill. kr., alt dette forudsat at man opkræver de nuværende takster for overførsel. I 1975 og 1980 vil overskuddet på brodriften blive endnu større, i 1980 hele 75 mill. kr.

Disse rentabilitetsberegninger kan imidlertid ikke være afgørende for brobygningen; der er naturligvis meget andet at tage hensyn til. Skulle vi beslutte os til at bygge en bro, må vi ikke se bort fra, at der opstår visse problemer, som også kan få økonomiske konsekvenser.

Broen vil ganske givet påføre danske havne en konkurrence derved, at en del

af godstransporten vil blive flyttet fra søvejen til landevejen. Man skulle have beregnet så nogenlunde, at såfremt broen havde været bygget i 1957, ville danske havne få en indtægtsnedgang på 7 pct., idet ca. 1,6 mill. t gods vil blive transporteret med bane og bil i stedet for ad søvejen. Men det er vel næppe noget, der vejer så særlig tungt i hele det omfattende spørgsmål.

En anden ting, man må forudse, er den, at en ret stor del af ruteskibsfarten mellem København og Jylland vil blive ret hårdt ramt, vil blive påført en konkurrence, som den måske ikke kan klare. Derfor kan man måske forvente, at en del af disse skibsruter for person- og godsbeholdning må nedlægges, da de vil blive urentable.

Heller ikke lufttrafikken vil nok undgå at blive berørt af en fast forbindelse over Store-Bælt, måske ikke så udpræget, det er vel vanskeligt at gøre op. Men man kan da forestille sig, at når man kan køre fra København til Midtjylland ad motorveje og over Store-Bælt på ca. $4\frac{1}{2}$ time, vil mange foretrække at gøre dette. Godt nok flyver man hurtigt, men det tager også sin tid at komme fra København til Kastrup og fra Tirstrup til Århus, Randers eller Silkeborg.

Dertil kommer endnu et problem, som jeg vil berøre. Det er den udvikling, man må forudse i de to bysamfund Korsør og Nyborg. Ved åbningen af en fast forbindelse over Store-Bælt vil der ske store personalemæssige indskrænkninger hos statsbanerne i de to byer, man mener på omkring 2 100 personer. Ud over denne beskæftigelsesmæssige virkning kan man regne med virkning for den afledede beskæftigelse, som færgefarten og overfartspersonalets tilstedeværelse i færgebyerne skaber. Tages også dette med i betragtning, når man til, at brobygningen vil medføre en nedgang i de to færgebyers samlede beskæftigelse i 1975 svarende til 2 300 personer — med familie bliver det 7 000-9 000 mennesker eller ca. 30 pct. af det nuværende samlede indbyggerantal i de to byer. Det er klart, at dette får mærkbare konsekvenser for det økonomiske liv i byerne; kommunernes indtægter vil dale betydeligt, medens udgifterne derimod stort set vil forblive de samme. Derfor er det rigtigt, at den højtærede minister gør opmærksom på problemet i sin fremsættel-

[Arne Larsen.]

sestale og er indstillet på, at der til sin tid skal vedtages og gennemføres forskellige hjælpeforanstaltninger til støtte for de to bysamfund ved Store-Bælt.

Af andre ulemper og negative følger kan til sidst nævnes vanskelighederne for skibsværftsindustrien, som jo har haft en del arbejde med bygning af færger for statsbanerne, hvilket naturligvis har haft en ikke ringe beskæftigelsesmæssig betydning for værfterne. Dette vil falde bort, når broen er etableret, og beskæftigelsen vil måske gå ned hos visse af disse værfter; en del arbejdskraft vil blive overflødig, men forhåbentlig vil den kunne opsuges andetsteds i erhvervslivet.

På den anden side er der i dag store ulemper ved færgetrafikken over Store-Bælt, og der er næppe nogen tvivl om, at disse kan og vil vokse betydeligt i de kommende år. Det skal dog straks siges, at jeg finder, der fra DSBs og dets personales side er gjort uhyre meget og har været udfoldet mange anstrengelser for, at de ulemper, som kan opstå, bliver så lidet følelige for publikum som muligt. Vi har et dygtigt og ansvarsbevidst personale i DSB, som fortjener anerkendelse for sin samfundsgavnige indsats.

Ved den nuværende drift har vi i mange tilfælde togskifte i Korsør og Nyborg. De rejsende skal ud af togene og slæbe deres bagage og kufferter om bord i færgerne, og især for ældre medborgere er det naturligvis ret besværligt. Der er her et tidsmæssigt tab på rundt regnet 40 minutter, og selve overfarten tager ca. 75 minutter. Ved en fast forbindelse over bæltet vil de togrejsende vel kunne indvinde 80-85 minutter.

For de bilrejsende over Halskov-Knudshoved vil der også kunne indvindes en hel del tid ved en fast forbindelse. Bilisterne skal være ved færgen mindst 15 minutter før færgens afgang; overfarten tager 50-55 minutter, tømning af færgen ca. 10 minutter, og her er tidsgevinsten ved bro opgjort til ca. 1 time. Hvor meget denne tidsgevinst så i realiteten betyder, er det vel svært at sige noget konkret om. En bilist, der har en lang rejse foran sig, bliver på et eller andet tidspunkt nødsaget til at holde en hvilepause, som vel i dag netop tages i forbindelse med færgeoverfarten. Den tid,

der indvindes ved den hurtigere broforbindelse, kan altså i visse tilfælde sættes til ved en senere påkrævet pause et eller andet sted i landet.

Men ved højtiderne og i ferietiderne viser ulemperne ved færgefarten sig jo tydeligst. Mange bilister har til tider flere timers ventetid. Man kan naturligvis sige, at de kan komme ud over det ved at benytte pladsreserveringen, plads kan jo bestilles lang tid forud, om man vil. Det er selvfølgelig en udvej, som mange er i stand til at benytte sig af, men mange andre kan ikke disponere over deres tid flere uger eller dage i forvejen, og udenlandske bilturister vil som oftest heller ikke — bortset fra dem, der kun farer igennem Danmark fra Sverige og sydpå eller omvendt — være i stand til at sige, hvornår de kan være ved Knudshoved eller Halskov. Man forstår godt den utilfredshed, der tit og ofte kommer til udtryk hos bilisterne.

Disse forhold alene berettiger dog ikke til, at samfundet bør foretage denne store trafikinvestering; der må være noget mere og anderledes tungtvejende, der tæller, når vi skal vurdere betimeligheden af at bygge en bro, som jo ifølge overslaget, og i 1955-priser, vil komme til at koste rundt regnet halvanden milliard kroner. Det, der tæller i denne forbindelse, må være det spørgsmål, om man opnår sådanne samfundsmæssige gevinster ved at bygge en bro, at det samfundsmæssigt kan betale sig at etablere en sådan fast forbindelse over Store-Bælt. Der er vel ingen steder gjort videnskabelige og dyberegående undersøgelser af, hvilke samfundsmæssige fordele man opnår ved brobygning, men jeg tror, at sådanne gevinster vil være store og komme hele samfundet til gode.

En broforbindelse over Store-Bælt vil i høj grad kunne til at knytte Danmark sammen i et økonomisk hele. De handelsmæssige forbindelser mellem landsdelene vil blive livligere, og Danmark vil i højere grad, end det er tilfældet i dag, blive et fælles marked. Hvem det så vil komme til at gavne mest, Sjælland, de sjællandske købstæder og hovedstaden eller de fynske og østjyske købstæder, kan man kun gisne om. Broens etablering skulle jo også gerne komme til at betyde, at varerne fra og mellem de forskellige landsdele kommer til

[Arne Larsen.]

at glide hurtigere, at godsophobningerne bliver undgået, og at transporten og dermed måske også varerne bliver gjort billigere — men det er måske en lidt for optimistisk betragtning.

Den samfundsøkonomiske gevinst, en bro vil give os, er det, der vejer tungest, og som efter vor opfattelse må bortveje enhver tvivl om, hvorvidt man skal etablere denne forbindelse. Vi mener afgjort, at man skal. Vi er som tidligere sagt blevet bestyrket heri, især efter at have studeret den betænkning, som det trafikøkonomiske udvalg for nylig har offentliggjort. At det kan betale sig at bygge broen, er der ikke gnist af tvivl om. Store-Bæltskommissionen var forsigtig i sin bedømmelse af den kommende trafikstigning og det øgede biltal; disse tal har det trafikøkonomiske udvalg nu revideret, bl. a. på baggrund af den prognose, som vejdirektoratet har opstillet. Selv om motororganisationerne var endnu mere optimistiske, har deres prognoser indtil dato holdt stik; men om de også vil gøre det fremover, ved jeg naturligvis ikke. Det er, som om alle parter efterhånden er blevet enige om, at bilsalget vil blive forøget meget kraftigt i de kommende 20 år. En kraftig forbedring af vore veje ved udbygning af motorvejsnettet, en forbedring af stambanerne og modernisering af hele togtrafikken, som vil komme til at finde sted, vil yderligere betyde et spring fremover i behovet for overførsler over bæltet, og selve broens etablering vil yderligere stimulere denne udvikling. Det er sikkert ikke for meget sagt, at der vil kunne regnes med en biltrafik over bæltet i 1980, såfremt vi har en bro, på godt 5 mill., som det trafikøkonomiske udvalg nu er kommet til. Man forventer tillige i 1980 et passagerantal pr. jernbane over bæltet på 6,6 mill. Det er store tal, og også det må vel være nok til at få selv pessimister til at indse, at en bro bliver nødvendig.

Det koster penge, ja, mange penge, og mange vil måske gøre sig det spørgsmål,

om det nu er værd at investere så meget i trafik. Dertil må jeg sige, at råd dertil, det har vi. Det trafikøkonomiske udvalg har i sin betænkning gjort det klart, at skal Danmark følge med, skal vi ikke uhjælpelig sakke bagud og blive et underudviklet område, så er det nødvendigt med store samfundsmæssige trafikinvesteringer i de kommende 20 år. Til udbygning af den københavnske nærtrafik, som udvalget finder meget stærkt påkrævet — og deri har det så afgjort ret — til udbygning af vort vejnet, til udbygning af vore havne, især de større provinshavne og Københavns havn, som må gøres endnu mere funktionsdygtige, end de er det i øjeblikket, til telekommunikation, til bygning af broer, såvel over Store-Bælt som vel senere over Øresund og andre steder, skal der bruges penge, og endda mange, rundt regnet 34 milliarder kr. på 20 år. Det lyder af meget, men er sikkert ikke for meget. Det trafikøkonomiske udvalg har gjort disse ting op og mener, at vi vil få en gennemsnitlig årlig udgift til trafikinvesteringer i perioden 1961-80 på 1 686 mill. kr. I 1959-60 skulle vi have haft en investering på ca. 947 mill. kr. Det er altså en forøgelse gennemsnitlig på godt 700 mill. kr. om året eller i procenter en stigning på 78. Det lyder af meget, og mange vil sige: det magter vi ikke. Jo, vi gør, vil jeg påstå. Spørgsmålet er: har vi råd til at lade være? Vort lands trafikmæssige udvikling er i den grad sakket agterud gennem de sidste 20 år, at det vil være helt uforsvarligt ikke nu, og netop nu, hvor konjunkturerne er gunstige, at foretage disse livsnødvendige trafikinvesteringer. Ellers risikerer vi, at samfundsmekanismen går i skuddermudder, sådan som den snart er ved at gøre det i København. Der må gøres noget effektivt og helst nu i dag.

Pengene har vi også. Må jeg i denne forbindelse gøre opmærksom på, at staten i 1960-61 opkrævede lige ved 1,3 milliard kr. i motorafgifter. Det trafikøkonomiske udvalg mener endog, at der i 1980 vil blive opkrævet ca. 3 milliarder kr. i motor-

[Arne Larsen.]

afgifter. Jeg vil skønne, at det samlede provenu af motorafgifterne, det sidste in mente, i denne 20 års periode vil beløbe sig til rundt regnet 40 milliarder kr., så ikke engang alle disse penge, der opkræves i motorafgifter, vil blive brugt til trafikinvesteringer. Det vil kun være rimeligt og rigtigt, at alle disse mange penge, eller størsteparten af dem, bliver brugt til deres formål, nemlig udbygning af trafikapparatet, ellers går det simpelt hen galt. Det er netop forsmødelserne på disse områder, der har ført os ud i den situation, vi i dag befinder os i, hvor der netop er et så stort behov for udbygning, men der er ikke grund til at fortvivle; det kan klares, hvis vi virkelig sætter alle kræfter ind. Sandsynligvis vil man også som modargument sige: vi har ikke den fornødne arbejdskraft, hverken af arbejdere eller teknikere. Det er naturligvis et stort problem, men jeg tror, det kan løses. Men også her må der fra statens og regeringens side vises lidt handlekraft.

Det trafikøkonomiske udvalg fastslår i sin betænkning, at rationel udbygning af et effektivt transportsystem, der sikrer hurtig og billig befordring af personer og gods, ikke blot er et naturligt element i en højere levestandard, men simpelt hen kan være en væsentlig, ja, måske afgørende forudsætning for at sikre den fremgang i erhvervenes konkurrenceevne, som er nødvendig for den fortsatte økonomiske vækst her i landet. Ud fra dette synspunkt anbefales det, at trafik anlæggene søges fremmet på lige fod med andre produktive investeringer, både offentlige og private. Derfor vender det trafikøkonomiske udvalg sig også mod begrebet „sommerstoppet“. Det, at man stopper offentlige anlægsarbejder om sommeren og da især dem af trafikmæssig karakter, må ophøre, idet disse sommerstop har været medvirkende til, at vi hertilands er kommet bagud i forhold til trafikudviklingen. Derfor håber jeg ikke, at den omtalte standsning af de offentligt støttede anlægsarbejder i 1962, som den højtærede statsminister i sin åbningstale den 3. oktober bebudede, virkelig vil blive gennemført. Jeg vil håbe, at også regeringen erkender, at nu må tiden udnyttes og udnyttes godt. Dertil kommer, men det er vel en selvfølge, at

den mest moderne og arbejdsbesparende teknik må og skal tages i anvendelse i disse store anlægsarbejder.

Teknikerspørgsmålet er også afgørende for, om vi løser opgaverne tilfredsstillende og tilstrækkelig hurtigt. Der er en følelig mangel på teknikere især i statens tjeneste. Det påstås, at ca. 25 pct. af de teknikere, vi uddanner her i landet, søger bedre lønnet beskæftigelse i udlandet. Der er altså noget galt. Miseren er vel den, at staten er for karrig med sine lønninger, og at teknikere derfor søger over i det private erhverv eller til udlandet. Vi må prøve at løse dette problem snarest. Staten må tage sin lønpolitik op til revision, gøre stillingerne mere eftertragtede, ansætte dygtige folk til ordentlige lønninger, eventuelt på kontrakt eller som honorarlønnede; et eller andet må der i alle tilfælde gøres. I det trafikøkonomiske udvalgs betænkning peges der på et andet spørgsmål, nemlig spørgsmålet om trafikforskning, og jeg vil meget varmt støtte det forslag og anbefale, at der gøres skridt til oprettelse af et trafikforskningsinstitut. Penge, som gives ud til dette, vil samfundsøkonomisk kunne betale sig.

Med disse bemærkninger vil jeg afslutte mine betragtninger og endnu en gang på socialistisk folkepartis vegne anbefale det foreliggende lovforslag til hurtig vedtagelse i det høje ting.

Rimstad: Fremsættelsen af dette lovforslag har givet mig anledning til endnu en gang at gennemgå Store-Bæltskommissionens betænkning af 1. december 1959. Man må her i tinget gøre sig klart, at denne betænkning, som indeholder mulighederne for at gennemføre et af de største og vanskeligste ingeniørarbejder i verden, overalt i tekniske kredse, både herhjemme og i udlandet, er blevet studeret med den allerstørste interesse. I hvert fald i udlandet har det været ikke broens funktion, men de praktiske muligheder for projektets tekniske gennemførelse, som interessen i første omgang har samlet sig om. Jeg vil gerne her som min opfattelse anføre, at med undtagelse af netop dette spørgsmål, undersøgelsen af mulighederne for broens tekniske gennemførelse, er kommissionens betænkning ganske fortræffeligt arbejde, der på helt fortrinlig måde belyser en lang

[Rimstad.]

række af de problemer, der knytter sig til en virkeliggørelse af dette vældige bygværk. Men naturligvis er det en mangel, at man ikke allerede på det tidspunkt, da betænkningen blev udarbejdet, er trængt længere ind på det teknisk-videnskabelige område, hvor svaret findes på spørgsmålet om, hvorvidt en udførelse overhovedet er mulig inden for forsvarlige økonomiske rammer, og i bekræftende fald hvilke afgrænsninger i mulighederne den tekniske gennemførelse da medfører.

Når jeg her fremdrager dette forhold så detaljeret, skyldes det først og fremmest, at jeg er bekendt med den udtalelse — som også det ærede medlem hr. Horn nævnte — som Store-Bæltskommissionens eneste virkelige brosakkyndige, nu afdøde professor Engelund, har fremsat, nemlig at projektets gennemførelse ligger på grænsen af det teknisk mulige. En sådan vurdering, som jeg ud fra mine forudsætninger kan tilslutte mig, bør mane til stor forsigtighed i valget af den fremgangsmåde, man her vil lovgive om. Det var utvivlsomt forkert, at man ved Store-Bæltskommissionens sammensætning nøjedes med en enkelt brospecialist og undlod at søge assistance hos den sagkundskab, som bl. a. er grundlaget for den danske entreprenørstands internationale position.

Normalt hører jeg ikke til blandt de landsmænd, der i hver eneste udlandsdanskers virke ønsker at se en alle andre præstationer overlegen topræstation, men på dette felt, entreprenørområdet, må man ganske nøgternt erkende, at en lang række danske firmaer inden for deres organisatoriske rammer og gennem overdragelsen og udførelsen af meget store ingeniørarbejder i udlandet har formået at samle erfaringer i et omfang, som gør dem selvskrevne som rådgivere for den danske stat i denne sag.

For de ansvarlige myndigheder bør det stå helt klart, at en rådgivning på et område som dette kun har virkelig værdi, når assistance ydes netop af en sagkundskab, der gennem deltagelse i tilsvarende projekter har haft problemerne helt inde på livet. Vi har i dag denne sagkundskab herhjemme, og det vil være uforstandigt ved Store-Bæltstroens projektering og udførelse ikke at benytte sig af den. Det bør ikke gå, som

det gik med Lille-Bæltstroen, af hvilken der på de tyske tekniske højskoler hænger kæmpemæssige billeder med påskriften „Die Kleinbeltbrücke, ein Wunder der deutschen Technik“. Denne bro kom virkelig til verden som et vidunder af tysk teknik, netop fordi man dengang herhjemme endnu ikke havde erfaringer i et sådant omfang, at man fra dansk side kunne være virkelig rådgivende med hensyn til dens udførelse.

Den tid er heldigvis for længst forbi. Nu er det udlandet, der kalder på danske firmaer, når vanskelige tekniske byggeopgaver skal løses. Vi bør ikke i en sag som denne gå over åen for at hente vand, når vi på vor egen side har nok at øse af.

Hvis vi forudsætter, at Store-Bæltstroen helst skal bygges i de år, der kommer — og det gør vi vel — så havde jeg i dag hellere set, at den højtærede trafikminister i den lovgivning, han her har lagt på tingets bord, havde koncentreret sig om ikke alene at få de nødvendige bundundersøgelser tilendebragt i tilstrækkelig detaljeret udførelse, men også at få dem fuldført i samarbejde med den sagkundskab, der senere både af hensyn til en teknisk rigtig og af hensyn til en økonomisk rigtig løsning bør impliceres i dette brobyggeri.

Den „idékonkurrence“, den højtærede trafikminister stiller i udsigt i sin fremsættelse, tror jeg ikke så meget på. Det drejer sig ikke om sygehuset i Glostrup eller om en operabygning et eller andet sted i verden, ved hvilke bygværker en lang række udførelsesformer er mulig. Det drejer sig her om en bro, hvis udførelse er betegnet som liggende på grænsen af det teknisk mulige, hvilket forhold på mange måder vil virke stærkt indskrænkende på antallet af mulige løsninger.

Når Store-Bæltstrokommissionen samtidig så rigtigt og med så rigtige begrundelser fremhæver den såkaldte brolinje 1, der oprindelig er angivet af de store entreprenørfirmaer i 1936, som den, der alt taget i betragtning har langt de fleste fordele, bliver antallet af mulige løsninger endnu mere beskåret. Når dernæst broens overbygning ligger fast som en Gerberdragerkonstruktion — og det gør den — bliver der tilbage til idékonkurrencen ikke stort mere end pillefunderingerne, hvis man

[Rimstad.]

ikke endnu en gang vil gennemgå alle disse fantasiprojekter med hele og halve tunneller, med eller uden tværkanaler gennem Sprogø, og hvad der i øvrigt fremkommer, når fantasien kommer i bevægelse. Lad mig som en sidebemærkning hertil anføre, at heller ikke jeg tror på et tunnelprojekt mellem Sjælland og Fyn. Det har kun én virkelig fordel, nemlig at man undgår at krydse internationalt farvand med en bro, men det er herudover på ingen punkter mere fordelagtigt end broprojektet, således som kommissionsbetænkningen da også anfører. At udskrive en idékonkurrence med funderingen som hovedtema må frarådes. Netop på dette område er vore egne danske entreprenører specialister, og da Store-Bæltbroen alligevel er for stor en entreprise til, at et eller to firmaer kan overtage den, kan man lige så godt på dette tidspunkt, da penge til bundundersøgelser og forundersøgelser søges bevilget, forsøge at få dannet den gruppe af danske firmaer, der som studie- og projekteringsgruppe kan bringe arbejdet så vidt frem, at der kan gives tilbud på det. Finder staten så ikke dette tilbud antageligt — og til vurdering heraf har staten selv folk både i statsbanerne, vejdirektoratet og vandbygningsvæsenet — kan det således fremskaffede grundlag benyttes til en international prisindhentning, medens en forhånds aftale om det nødvendige projekteringshonorar i så tilfælde kan holde den danske projekteringsgruppe skadeløs. Dette er en både praktisk og rimelig fremgangsmåde, der efter min overbevisning og mine erfaringer vil føre frem til den rigtigste, den hurtigste og den billigste løsning, samtidig med at den vil understrege og yderligere befæste den internationale position, som de danske entreprenører har.

Jeg vil slutte denne mere tekniske del af mit indlæg med at udtrykke et ønske om, at mine ord her kan medvirke til, at staten og statens embedsmænd i denne store sag når frem til at anskue tingene i det nødvendige store perspektiv, befriet for al vanetænkning og enhver afhængighed af det engang vedtagne.

Foruden de tekniske problemer er der et særligt spørgsmål, som jeg mener man må

tage op til overvejelse. Ved omtalen af tunnelløsningen nævnte jeg, at denne i hvert fald havde én fordel, nemlig at man undgår at krydse et internationalt farvand. Det forslag, vi her behandler, omfatter udgifter på ca. 10 mill. kr. Ville det ikke være rimeligt gennem en direkte henvendelse til andre nationer, der er interesserede i besejlingen af Store-Bælt, at undersøge, hvordan de ser på f. eks. gennemsejlingshøjder og gennemsejlingsbredder, før man ofrer flere penge på undersøgelser, som måske er nytteløse, fordi opfattelserne inden for en anden nation af kravene til de tekniske specifikationer nødvendiggør en ændring af disse?

Jeg vil gerne spørge den højtærede minister for offentlige arbejder, om der fra dansk side har været foretaget sådanne direkte henvendelser til andre interesserede nationer. Hvis dette ikke er tilfældet, vil jeg spørge, om direkte gensidig orientering af denne art ikke simpelt hen er nødvendig, før man nu ofrer flere penge på undersøgelser, som måske bliver overflødige, fordi de er forarbejder til projekter, som Danmark ikke kan gennemføre, da de af en eller anden grund er uønsket af andre nationer.

I Store-Bæltskommissionens betænkning anvendes der over for dette forhold under afsnittet „Hensynet til sejladsen“ side 47 så forsigtigt et udtryk som dette:

„.... må det antages, at folkeretlige synspunkter ikke stiller sig i vejen for etablering af en fast forbindelse over Store-Bælt, idet det dog for et eventuelt broanlægs vedkommende må forudsættes, at det indrettes således, at det ikke frembyder nogen hindring for selv de største for tiden eksisterende skibes gennemsejling.“

Da den rivende tekniske udvikling, vi i øjeblikket befinder os i, f. eks. hvad atomdrevne skibe angår, meget vel kan have medført, at der hos nationer, der er interesserede i det foreliggende spørgsmål, Store-Bæltsejladser, måske allerede ligger projekter til endnu større og endnu højere skibe end de eksisterende, vil jeg mene, at gensidige direkte orienteringer her må være på deres plads.

Til slut vil jeg gerne komme med nogle almindelige betragtninger om betimelig-

[Rimstad.]

heden af at bygge broen inden for det tidsrum, som den højtærede minister for offentlige arbejder i sin fremsættelsestale anslog, nemlig ca. 15 år. Jeg har med interesse læst om det ærede medlem hr. Thestrups udtalelse i Jylland om nødvendigheden af at knytte de forskellige landsdele nærmere til hovedstaden f. eks. gennem bygningen af denne bro, for at ikke Hamborgs og dens havns betydning for Jyllands og Fyns handel og produktion skulle komme til at tage et sådant omfang, at en varig splittelse mellem landsdelene på såvel produktionsmæssige som forsendelsesmæssige områder ville kunne opstå.

Jeg vil ikke benægte, at en sådan fare består, men jeg tror ikke, at bygningen af en Store-Bæltbro vil have nogen synderlig indvirkning på dette forhold. En uheldig udvikling her påvirkes ikke ved, at man afskaffer forhindringen Store-Bælt, i hvert fald slet ikke i samme forhold, som man accelererer den ved at afskaffe forhindringen ved Kruså, toldgrænsen. På dette meget vigtige område tror jeg det vil have langt større betydning, om man i regeringskredse og dér, hvor indflydelsen ligger, kunne nå frem til at forstå, hvad man her ville vinde ved en målbevidst decentralisering af alle de funktioner, som man nu gør sig så store anstrengelser for at trække til København, hvor man af hensyn til den vækst, der her ved opstår, må lade staten bygge dyre tunnelbaner og føre an i at bekoste udbygningen af store, uhensigtsmæssige områder som Køge Bugt-området. Hvis man i regeringskontorerne efter i en lang årrække at have favoriseret hovedstaden på den måde på det øvrige lands bekostning en dag vågner op og opdager, at nu er Jylland og Fyn for alvor og for stedse erobret af tysk kapital, tysk industri og tysk handel og ikke bare som i 1864 midlertidigt af den tyske hær, så skal man i hvert tilfælde ikke skyde en større del af skylden på en Store-Bæltbro, som man ikke byggede hurtigt nok. Det resultat vil have helt andre og mere nærliggende årsager.

I øvrigt er vort parti velvilligt indstillet over for det foreliggende lovforslag, som bør være genstand for en positiv udvalgsbehandling, forhåbentlig med hensyntagen til noget af det, vi nu har fremført.

Weikop: Det er vel ikke unaturligt — man kan næsten sige, at det er indlysende — at man i hele det storkøbenhavnske område — og det gælder både Rødovre, Hvidovre, Gentofte, Frederiksberg og København — med vågen opmærksomhed følger de store problemer, der er af trafikmæssig art, og også de problemer, der vil opstå i forbindelse med en Store-Bæltbro og senere med en Øresundsforbindelse.

Det trafikøkonomiske udvalg har da også i sin betænkning peget meget stærkt på og klart givet udtryk for, at en del af nærtrafikens investeringer tjener fjerntrafikken til og fra samt gennem det storkøbenhavnske område. Man peger ligeledes på, at der i tidens løb har siddet mange kommissioner til behandling af de storkøbenhavnske trafikproblemer, men det er første gang, at en enkelt kommission tager spørgsmålene og problemerne op til en samlet behandling. Med andre ord, de storkøbenhavnske problemer er taget op til samlet behandling i forbindelse med Store-Bæltbroen, som vi her drøfter, og også med Øresundsbroen.

Det er vel ofte sådan ude i landet, at man ikke altid har øjnene åbne for, at det storkøbenhavnske trafikproblem i virkeligheden er et problem af afgørende interesse for hele landet. Det er det, man har påvist, forekommer det mig, i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, hvor man har påpeget så mange rigtige ting. Hvis en københavnsk repræsentant i det høje ting havde fremført disse synspunkter, ville det måske fra nogle sider være blevet betragtet, som om det var egoistiske københavnske interesser, der blev varetaget, men sådan er det slet ikke.

Enhver ved, at Storkøbenhavns fødselsoverskud utvivlsomt vil vokse, samtidig med at selve byen Københavns — jeg tænker på Københavns kommunes — indbyggertal er faldet og falder; det fører så igen til — som der også er peget på i betænkningen — at der vil komme en erhvervstilvækst i Storkøbenhavn og også i Københavns kommune, og det er rigtigt, som det siges i betænkningen, at man i Københavns kommune er ganske klar herover og over, at der vil komme en yderligere erhvervs-koncentration i city, og det er, hvad enten man piber eller synger, ikke noget, man kan komme uden om. Det må naturligvis

[Weikop.]

føre med sig, at trafik anlæggene må tilpasses herefter, selv om de vil blive meget kostbare, og lige så åbenbart er det jo, at får vi de store gennemløbende veje og broerne, så vil — og det er vel også hensigten i nogen grad — samkvetmet mellem Storkøbenhavn og det øvrige land fremkalde en meget stærk udvikling. Mange af os ønsker hellere trafikken drejet mod Sjælland og Storkøbenhavn end sydpå.

Det er også lige så åbenbart, at trafikken mellem bopæl og arbejdssted, til og fra city og andre centrale bydele, vil stige meget stærkt. Det gør den, fordi man, når man skal skaffe sig en bolig, ofte må søge den i en ret betragtelig afstand fra byen, og tendensen til eget hus har jo gud ske lov været i fremgang. Det er klart, at der på den måde opstår store trafikmæssige problemer ikke alene til og fra byen — det er jo klart — men også i selve byen. Byen København forbereder sig i høj grad på en sådan tilvækst i trafikken.

Jeg skal naturligvis ikke komme ind på enkeltheder, men kun pege på søringen om byen, som man i øjeblikket arbejder meget stærkt med, fordi man er ganske enig i, at der, som der står i betænkningen, må forudsættes en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem kollektiv og individuel transport.

Nu er spørgsmålet om investeringerne i broerne aktuelt, men spørgsmålet om investeringerne inden for det storkøbenhavnske område er, tør jeg næsten sige, mere end højaktuelt. Betænkningen siger da også, at der er anledning til at påpege, at størrelsesordenen af de nødvendige investeringer i Storkøbenhavn må forekomme rimelig sammenlignet med andre landsdele, når indbyggertal, motorpark og trafikomfang i de respektive områder og vel navnlig udviklingen på disse felter tages i betragtning. Udvalget er derfor kommet til den konklusion, at anlæg af S-baner og påbegyndelse af tunnelbaneanlæg må høre til de mest presserende opgaver i det samlede trafikinvesteringsprogram for hele landet, og, siger man, det samme gælder i øvrigt for en del større gade- og vejanlæg, og så peger man på forestående udbygninger af Lyngbyvej, vestmotorvejen og søringen, som jeg nævnte før, samt parkeringsanlæg, og derpå følger

man til, at disse anlæg ikke skal tilvejebringes for at forbedre trafikvirksomhedernes driftsresultater, men for at løse trafikproblemerne, der ellers til skade for erhvervslivet og befolkningen vil gå i hårdknude. Bl. a. vil det kræve et så højt takstniveau at søge udgifterne dækket herved, at det vil modvirke anlæggets formål. Videre siger man, at man derfor må indstille sig på, at anlæg af denne art helt eller delvis må afskrives forlods. Alt dette mangler ikke noget, forekommer det mig, i klarhed.

Endelig fremhæver man, at der ikke er nogen tvivl om anlæggenes påtrængende karakter. Det er ganske naturligt, at dette lægger jeg vægt på: det er påtrængende nødvendigt at komme i gang.

Jeg er klar over, at trafikproblemerne her i landet må løses, naturligvis, på en bred basis, men jeg synes, man skal sætte ind dér, hvor trangen til forbedringer er størst. Man er næsten altid i det høje ting noget forsigtig med at tale om forholdene i København. Når jeg har sagt disse få ord, er det, fordi jeg nu er temmelig sikker på, at alle i dette land og alle i folketinget er på det rene med, at Storkøbenhavns trafikproblemer faktisk nu er landets trafikproblemer.

Må jeg så til slut sige noget meget enkelt: hvad nytter det, at vi har en fremragende havn i København? Hvad nytter det, at vi har en fremragende lufthavn? Hvad nytter det, at man bygger hoteller som SAS-hotellet? Hvad nytter det, at man bygger statsadministrationsbygninger i København? Og hvad nytter det, at statsministeren får en bolig på Marienborg eller et repræsentationshus uden for København? Hvad nytter det alt sammen, hvis det ikke er muligt at føre trafikken ind til disse steder og ud til disse steder?

Jeg ved meget godt, at det, jeg her har sagt, er meget enkelt, men jeg har fremsat disse udtalelser for at pege på de vanskeligheder, der foreligger. Man kan jo ikke regne med, at man gennem luften kan komme til de forskellige steder. Man må regne med overfladef trafikken, med tunneltrafikken og med de nødvendige veje til og fra Storkøbenhavn og også i Københavns kommune. Det må man se på, synes jeg, i forbindelse med alle de spørgsmål, der her er rejst, og man må se på det så hurtigt

[Weikop.]

som muligt, for her er virkelig et påtrængende problem at løse i Storkøbenhavn, et problem, hvis løsning også alle omegnskommunerne og Frederiksberg og Gentofte er dybt interesserede i.

Thestrup: Jeg takker det ærede medlem hr. Rimstad for hans bemærkninger om mine udtalelser til Jyllands-Posten. Jeg er ganske enig med ham i, at en Store-Bæltbro ikke er nok til at holde dette land sammen, når vi går ind i de seks, hvis vi ikke på andre områder — jeg havde nær sagt på alle andre områder — er indstillet herpå. Men det mener jeg også at kunne sige at vi alle er, og at vi netop i øjeblikket er i færd med at undersøge, hvad det er, der skal gøres herfor. Jeg er også enig med det ærede medlem i, at en vis decentralisering er en af de ting, vi skulle bestræbe os for, men som en vigtig faktor tror jeg også man må regne en bro over Store-Bælt.

Da denne forhandling om forarbejder til en bro over Store-Bælt har udviklet sig til en forhandling om vore trafikforhold i almindelighed, vil jeg gerne fremkomme med nogle få bemærkninger.

Man er — som det vist allerede er nævnt under denne debat — i færd med at udvide hovedvej 10, den store hovedvej op langs Jyllands østkyst. Det er i sin orden, og jeg håber, man vil gøre det således, at den gøres til en 4-sporet vej, og at der indrettes vigepladser eller pladser til parkering med passende mellemrum på denne vej. De 3-sporede veje er, som det er sagt nogle gange her, farlige veje at køre på. Det er tillige veje, der ikke tillader den fart, som bilerne er indrettet på, og som, uanset hvad vi gør, flere og flere bilister i den kommende tid vil køre med. De store hovedveje bør derfor alle være 4-sporede.

Jeg er også ganske enig med de tidligere talere, der har ønsket et forbud mod, at biler, og da navnlig de store lastbiler, holder stille i vejsiden, hvilket bevirker et stadig stigende antal ulykker.

Men det, der for mig er det vigtigste og den egentlige grund til, at jeg tager ordet, er, at det er min overbevisning, at vi, hvis vi indtræder i det europæiske fællesmarked, vil få brug for en egentlig motorvej — altså en vej i lighed med de tyske auto-

baner og de italienske autostradaer — op gennem Jylland. Jeg vil derfor anmode om, at der ikke træffes bestemmelse om, hvor en sådan vej skal gå — om den skal gå i Østjylland, eller om den, således som foreslået af professor Humlum, skal gå ad den midtjyske højderyg — uden at sagen er blevet grundigt undersøgt, og uden at spørgsmålet har været behandlet i tinget.

Jeg havde i slutningen af sommeren et samråd med den højtærede minister for offentlige arbejder bl. a. om dette spørgsmål, og ministeren lovede mig en grundig undersøgelse. Jeg tvivler ikke et øjeblik på, at ministeren vil holde sit ord, men en minister sidder jo nu engang ikke i al evighed i sit høje embede, og derfor nævner jeg denne sag her.

Den midtjyske motorvej, den, som er skitseret af professor Humlum, vil kunne bygges med langt færre omkostninger end en lignende motorvej i Østjylland og vil også være den bedst egnede til at tage den gennemgående færdsel fra det sydlige udland op til den skandinaviske halvø. Men navnlig er det af betydning, at denne vej vil kunne bevirke en spredning af industrien og en spredning af bebyggelsen; det er denne sidste betragtning, som har fået de store kredse i Midt- og Vestjylland til at gå ind for denne vej.

De udtalelser, jeg her har fremsat, har jeg tillige fremsat på de ærede medlemmer hr. H. C. Tofts og hr. Vestergaard Poulsens vegne. Jeg håber, man her i tinget vil være enig med os i, at bestemmelsen om, hvor en sådan motorvej op gennem Jylland skal gå, ikke bør træffes uden grundige undersøgelser, og uden at en behandling af dette spørgsmål har fundet sted her i tinget.

Anker Lau: Jeg vil gerne indlede med at komplimentere det trafikøkonomiske udvalg for den betænkning, vi har fået. Den synes klar og let overskuelig, og selv om jeg ikke er enig i alle dens konklusioner, synes jeg, den giver os et meget værdifuldt materiale at arbejde med.

Det er jo ikke første gang, vi i det høje ting beskæftiger os med trafikproblemer, men jeg vil gerne sige, at den måde, hvorpå de storkøbenhavnske trafikproblemer hidtil

[Anker Lau.]

har været forelagt og forberedt på i kommuner og kommissioner, ikke har gjort dem egnede til behandling i tinget, og det glæder mig, at det ærede medlem hr. Horn i dag har givet tilslutning til denne betragtning.

Jeg kan stort set give tilslutning til, hvad mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Holmberg, har sagt i dag, ikke mindst hvor det drejer sig om den prioritetsfølge, der har været tale om. Det har også glædet mig, som det har glædet det ærede medlem hr. Weikop, at der her synes at være en bred forståelse for, hvorledes de trafikproblemer, vi her behandler, brænder på i København. Jeg føler derfor også trang til ved denne lejlighed at uddybe nogle af de bemærkninger, der er faldet vedrørende trafikken i København.

Det forekommer mig, at hele den målsætning, der i tidens løb har været magistratens, har været forkert, men det er vel på rådhuset, som det også i visse tilfælde er her, at mange politikere i den grad er belastet med fortidens synspunkter og argumenter, at det somme tider kan knibe med at følge med tiden og dens hastige tempo. Vi er i København endnu ikke kommet bort fra sporvognene, som er en af de værste kilder til de store vanskeligheder, som den gennemgående trafik gennem byen, der skal flyde glat, kommer ud for. Hver gang en sporvogn holder, går hele trafikken i stå, og hver gang man kommer til et stopskilt, går trafikken igen i stå — det skal den jo, det er nødvendigt. Man må forstå, at sporvogne er en så forældet institution, at de slet ikke passer ind i den moderne trafik, men alligevel investeres der stadig væk, så vidt man kan læse i pressen nu og da, i disse gammeldags tingester, og man stiler stadig, også ifølge betænkningen her, imod en delvis udbygning af denne gamle form for kollektiv trafik. Man bør i videst mulig udstrækning i København, som man har gjort det i andre storbyer, gå over til busser, der er levende i trafikken, og så, som det er foreslået, lægge sporvognene under jorden som tunnelbaner.

Men man erkender trods dette, at det karakteristiske for udviklingen i trafikken igennem de senere år netop er det faktum, at stigningen i trafikken helt og holdent er

faldet på den individuelle motortrafik, inklusive knallerter, medens den kollektive trafik har været uændret. Og så erkender man én ting til i betænkningen, nemlig at anlægsvirksomheden i Storkøbenhavns nærtrafik er kommet væsentlig bagud i forhold til trafikudviklingen. I betragtning af disse to erkendelser undrer det mig, at man i betænkningen kan drage den konklusion, som findes side 83. Med den højtærede formands tilladelse vil jeg citere en passus:

„Ved en sådan kombineret løsning må man stile mod at afbryde den nuværende udvikling bort fra kollektiv trafik og søge sikret, at de kollektive transportanlæg bliver i stand til at varetage i det mindste halvdelen af trafikken gennem søringen.“

Man mener altså, at vi, modsat hvad der sker i alle andre storbyer, kan gå imod motoriseringen, der dog har en sådan fart på, at jeg ikke kan tro, at nogen, heller ikke den højtærede minister, vil være i stand til at standse den.

Hele den måde, hvorpå man har behandlet parkeringsproblemet her i byen — som vi har været inde på ved tidligere lejligheder — er udtryk for næsten den samme indstilling: ud af byen med bilerne; folk kan tage sporvognene; har de travlt, kan de tage en hyrevogn! Men hvis man tror, man kan klare trafikproblemerne ved at lave restriktioner for parkering eller for andet, må jeg sige at så tror jeg man tager fejl. Vi ser, hvordan udviklingen bliver værre og værre. Man kan sagtens klare problemerne ved at forbyde folk at køre i deres vogne, så løser problemet sig selv. Da vi for nogen tid siden behandlede spørgsmålet om parkeringsforholdene i den indre bykerne, sagde jeg: disse restriktioner er kun en begyndelse; når disse parkeringspladser er fyldt, flytter man vognene ud i næste distrikt, og når det er overfyldt, flytter man endnu en gang længere ud. Nu er det kommet så vidt, at det inden for søerne næsten ikke er muligt at finde plads til en vogn. Jeg tror, man lettest finder en praktisk løsning på problemet, hvis man erkender udviklingen og handler derefter i stedet for at forsøge på at indrette udviklingen efter de sporvogne, man nu engang har.

Det er i vore dage et mål for næsten de fleste mennesker at få bil; men kan de ikke

[Anker Lau.]

få lov til at bruge den, vil der på et eller andet tidspunkt opstå utilfredshed og krav, som vil tvinge nye løsninger igennem. Jeg vil gerne i denne forbindelse anbefale, at man undersøger, hvorledes tilsvarende trafikproblemer for fodgængere og biler er løst i andre storbyer. Det var måske for en gangs skyld et godt formål for en rejse for de mennesker, der skal tilrettelægge disse forhold.

Der er mange muligheder, men man må bort fra den tvangstanke, at udviklingen kan skrues tilbage til sporvognene. Man antyder i betænkningen, at såvel det individuelle som det kollektive trafikproblem må løses, og dette princip er jeg naturligvis enig i; man kan ikke undvære nogen af disse trafikformer. Men medens betænkningen går mod udviklingen og lægger hovedvægten på den kollektive trafik, mener jeg, at man ikke kommer uden om en hurtig indsats for den individuelle trafik, som man har mishandlet i en sådan grad alt for længe, at man må se at indhente, hvad man har forsømt.

Til slut vil jeg gerne understrege, hvad også det ærede medlem hr. Holmberg var inde på, nemlig en bemærkning i betænkningen s. 82, som synes at gå ud fra, at man i kommunen har accepteret den tanke, at man ikke alene har en erhvervs-koncentration i city, men at man må regne med at få én til i nær tilknytning til den, man allerede har, og at dette vil give sig visse trafikmæssige udslag. Jeg føler mig ikke helt sikker på, at det er en rigtig vurdering af de kommunale myndigheders stilling her i byen — det kan dog undersøges — men jeg synes, det ville være værd at undersøge, om ikke den stadig større koncentration af erhvervsvirksomheder i den indre by skaber de problemer, som det er svært at løse, og om ikke det er en overvejelse værd at komme ind på en decentralisering, hvorved man flytter virksomheder og de mennesker, der er beskæftiget i dem, ud i omegnen og skaber nye erhvervscentre derude. Jeg synes, at denne tanke om de-

centralisering er værd at overveje i denne forbindelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg er i den heldige situation at kunne rette en tak til samtlige ærede ordførere for den tilslutning, man har givet det lovforslag, der her er til behandling. Jeg har i og for sig med tilfredshed hørt, at man ved denne lejlighed gerne ville gå lidt uden for det, der er på dagsordenen, nemlig spørgsmålet om forarbejderne til en kombineret jernbane- og vejbro over Store-Bælt. Jeg vil også gerne, så vidt det er muligt inden for en rimelig tid, komme ind på nogle af de spørgsmål, som en række af de ærede ordførere og andre ærede medlemmer har været inde på.

Jeg må måske først prøve på at sige lidt til det, der har været fremført vedrørende lovforslaget om Store-Bælt. Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, at jeg ved denne behandling af spørgsmålet om forundersøgelser hverken har tænkt på at binde mig selv eller at binde nogen af de ærede medlemmer til, hvilken form for finansiering der til sin tid skal vedtages, når vi endelig — forhåbentlig endelig — engang skal vedtage at bygge broen. Det er jo givet, at der kan findes mange forskellige former, og jeg vil altså erklære mig helt frit stillet ligesom det ærede medlem hr. Ninn-Hansen over for dette spørgsmål.

Jeg vil også sige til både det ærede medlem hr. Holmberg og andre, der har været inde på, hvorfor dette lovforslag ikke er kommet lidt før, at det ligger sådan, at efter at vi havde fået Store-Bæltskommissionens betænkning, mente vi at være meget nær inde på det tidspunkt, hvor vi også fik en betænkning fra den fælles svensk-danske kommission, der er nedsat med henblik på Øresundsbroen. Vi mente derfor i den daværende regering, at det var rimeligt at tage disse problemer op til en samlet vurdering, inden jeg fremsatte lovforslaget. Vi håbede stadig væk på, at kommissionen om Øresundsbroen skulle blive færdig, men

[Ministeren for offentlige arbejder.]

det viste sig altså at vare så længe, at vi på et vist tidspunkt tabte tålmodigheden, eller rettere: jeg tabte tålmodigheden og fik regeringens tilslutning til at fremsætte lovforslaget om forundersøgelserne vedrørende Store-Bæltstroen. Det er altså forklaringen på, at dette lovforslag ikke er kommet tidligere.

Det ærede medlem hr. Rimstad var inde på nogle problemer i direkte forbindelse med spørgsmålet om at bygge en Store-Bæltstro. Det var jo nok så meget problemer, der stod i forbindelse med det, der ligger fremme i tiden vedrørende selve bygningen af broen. Det ærede medlem spurgte, om ikke det ville være naturligt at optage forhandlinger med de nationer, som sejler gennem Store-Bælt. Jeg vil gerne om dette spørgsmål sige, at det er jo et udenrigspolitisk spørgsmål, som jeg gerne vil konferere med udenrigsministeren om, men jeg er bange for, det ville være forkert at bruge den fremgangsmåde. Jeg tror, man handler mest rigtigt, når man går ud fra det, som Store-Bæltskommissionen går ud fra at man uden videre må regne med: at bygning af en Store-Bæltstro ikke er i strid med de almindelige folkeretlige regler. Jeg tror, at det kan være meget besværligt, hvis man går en anden vej, og jeg mener i al fald ikke, at man bør afvente en sådan forhandling, før man vedtager det foreliggende lovforslag.

Jeg er i og for sig også lidt ked af at høre, at det ærede medlem hr. Rimstad ikke kunne tilslutte sig min tanke om en senere konkurrence vedrørende bygningen af Store-Bæltstroen. Vi har fået en meget stærk opfordring fra Ingeniørforeningen, som jo tæller — i hvert fald så vidt jeg ved — samtlige ingeniører her i landet som medlemmer, og derfor har jeg ment, at det måtte være rimeligt at tage den tanke op. Det bedrøver mig altså noget, at det ærede medlem, som jo er ingeniør, ikke kan tilslutte sig dette, men det spørgsmål må vi se på, når vi kommer så langt.

Dernæst vil jeg komme ind på nogle af de ting, som i øvrigt har været nævnt, og som har været fremført i tilslutning til den betænkning, som det trafikøkonomiske udvalg har afgivet. Jeg vil gerne understrege, at de bemærkninger, jeg gør i denne for-

bindelse, er udtryk for min egen personlige vurdering. Hensigten har været at tage det trafikøkonomiske udvalgs betænkning op til nærmere behandling i regeringen, men på nuværende tidspunkt er vi ikke nået så langt; det er jo kun nogle uger siden, betænkningen kom. Derfor vil jeg gerne understrege, at det er ikke sådan, at regeringen har behandlet denne betænkning, men det vil ske inden for nogle uger, så vidt jeg kan bedømme det i øjeblikket. For mig ligger det sådan, at den betænkning, der er kommet fra det trafikøkonomiske udvalg, i det store og hele bør følges. Således som tingene i dag ser ud, mener jeg, at den prioritetsrække, man har givet de store forslag som Storkøbenhavns trafikproblemer, bygning af en Store-Bæltstro og bygning af en Øresundsbro, er den rigtige.

Som også flere af de ærede ordførere har været inde på, er det imidlertid ikke alene disse tre — det indrømmer jeg — meget store trafikopgaver, betænkningen drejer sig om. Det er centrale punkter, men der er jo en hel del andre ting, der skal tages med ind i billedet. Således som også flere ærede ordførere har fremhævet, hjælper det jo ikke meget, at vi får en Store-Bæltstro, hvis ikke motorvejene — i hvert tilfælde motorvejene over Sjælland og Fyn — er i orden på dette tidspunkt. Det hjælper heller ikke, at vi får en Store-Bæltstro, hvis ikke vi har bygget en ny Lille-Bæltstro på det tidspunkt, hvor Store-Bæltstroen måtte være en realitet. Således må man se på det i sammenhæng. Det drejer sig ikke alene om de tre opgaver, men om et samlet hele.

I anledning af de bemærkninger, der er gjort om de storkøbenhavnske trafikforhold, kan jeg sige, at når man behandler disse problemer, er det for mig at se, som om man fra alle sider vil skyde ansvaret for, at der ikke er sket mere på disse områder, fra sig. For mig at se er det høje folketing medskyldigt i, at der ikke er sket mere med løsningen af de storkøbenhavnske trafikproblemer, end tilfældet er. Jeg peger på, at jeg to gange for det høje ting har fremsat lovforslag, som efter min bedømmelse, hvis de var blevet vedtaget, ville have medført, at vi havde været et godt stykke længere fremme med løsningen af disse problemer, end tilfældet er i dag.

På den anden side kan jeg ikke erkende,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at der ikke er sket noget. Vi gennemførte i det høje ting sidste folketingsår to efter min mening betydningsfulde lovforslag, nemlig forslaget om at udbygge S-banerne Lundtoftebanen, Hareskovbanen og Køgebanen, og vi gennemførte lovforslag om gennem nedsettelse af nogle udvalg at finde frem til en finansieringsform for bygning af tunnelbaner og til fastlæggelse af linjeføringen for de kommende tunnelbaner.

Jeg mener altså, at der i virkeligheden på disse områder, inden det trafikøkonomiske udvalg havde afgivet sin betænkning, er gennemført foranstaltninger, der viser, at regeringen også har været indstillet på, at det på disse områder drejer sig om at komme i gang med noget. Derimod skal jeg villigt erkende, at man burde have været længere fremme, både hvad angår bygningen af S-banerne og tunnelbanerne, og jeg kan såmænd også godt erkende, at man burde være længere fremme med at bygge motorgader i København og ind- og udfaldsveje til København, men det hele er jo meget kompliceret.

Det drejer sig her ikke alene om vekselvirkningen mellem kommune og stat, men det drejer sig om vekselvirkningen imellem en lang række kommuner inden for det storkøbenhavnske område, som vel må se forskelligt på løsningen af trafikproblemerne, fordi de ikke alle sammen er nået lige langt på dette område, og det er jo også det, der har været årsagen til, at vi ikke kom igennem med Storkøbenhavns trafikråd. Der var så mange forskellige interesser, der skulle varetages af de kommunale repræsentanter, som hver for sig havde sin opfattelse af tingene, og derfor kan man i og for sig kun glæde sig over, at visse ordførere i dag har fremsat betragtninger, der måske, hvis de kunne imødekommes her i tinget ved en kommende revision af vor vejtilskudslov, kunne ændre noget ved hele dette billede.

Jeg forstår på de ærede medlemmer hr. Holmberg og hr. Ninn-Hansen, at man i og for sig ikke var helt tilfreds med den revision af vejtilskudsloven, der fandt sted for en 3-4 år siden. Den revision af loven, vi dengang gennemførte, blev, det vil jeg gerne understrege, gennemført af et fuld-

kommen enigt ting. Så kan man selvfølgelig sige: ja men vi havde andre problemer, vi gerne ville løse, men det kunne vi altså ikke nå dengang; og det er vel også rigtigt. Ikke desto mindre er det altså kun 4 år siden, vi gennemførte den lovrevision.

Jeg tror ikke, vi kan komme rigtig igennem med udbygningen af vore veje — det gælder både Storkøbenhavn og det øvrige land; det drejer sig om de store motorveje og hovedveje — på den mest rationelle måde med den lovgivning, vi har i dag. Jeg vil derfor være meget interesseret i at høre nærmere om, hvorvidt der kunne tænkes i folketinget at være tilslutning til, at man gik over fra det princip, vor vejlovgivning hviler på i dag, hvor det jo er kommunerne — amts-, by- og sognekom-munerne — der er bygherrer, når det drejer sig om vejbygning, hvad enten det er motorveje eller almindelige landeveje og biveje, og gik over til, at det var staten, der fik det hele lagt i sine hænder. Jeg synes, det var meget interessant at få opklaret, om det virkelig er sådan, for det er givet, at det er noget, der kan gøre bygningen af motorveje lettere at komme igennem med, end tilfældet er i dag.

Der er flere af de ærede ordførere, bl. a. det ærede medlem hr. Holmberg, der har været inde på spørgsmålet om, hvem der bestemmer både med hensyn til linjeføringen, og hvornår vejene skal bygges. Ja, dér ligger det sådan, at det er de enkelte kommuner, der bestemmer det, men det skal jo godkendes; for at få de tilskud, der skal til, skal det godkendes i vejdirektoratet og endelig godkendes i ministeriet. Jeg kan altså ikke underskrive på de betragtninger, det ærede medlem hr. Holmberg var fremme med, at det er vejdirektoratet, der bestemmer. Det er et samarbejde, kan man sige, der finder sted mellem vejdirektorat, ministerium og de enkelte kommuner i de enkelte vejsager, og anderledes kan det ikke være med den lovgivning, vi har i øjeblikket.

Det ærede medlem hr. Holmberg var også inde på spørgsmålet om refusionsbestemmelserne. For motorvejenes vedkommende er der ikke mange andre problemer ud over vedligeholdelsen, og jeg har forstået hidtil, at amterne var nogenlunde tilfreds med den ordning, vi har her. Med hensyn til yder-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ligere refusion fra statens side til de almindelige veje ligger det også sådan, at vi gennemførte den gældende ordning i enighed, da spørgsmålet var til behandling sidst.

Jeg må måske i denne forbindelse også have lov til at sige nogle ord om det spørgsmål, som flere af de ærede medlemmer, nu sidst det ærede medlem hr. Thestrup, var inde på, spørgsmålet om motorvejen gennem Jylland. For mig at se ligger det sådan, at det er egentlig den motorvej, der kommer sidst i rækken. Med de analyser, man har foretaget, er det helt klart, at dér, hvor de første motorveje må bygges — ud over de strækninger, vi er i gang med — bliver fra Odense til Middelfart og fra Middelfart til Odense og derefter fra København til Slagelse eller nord for Slagelse, hvor vi i øjeblikket er i lag med at bygge motorvej. Først derefter vil jeg tro at den jyske motorvej kommer. Det er jo ganske naturligt, at det må være rækkefølgen, for færdslen er ikke den samme i Jylland, som den er på øerne; dér deler den sig mod syd, nord og vest. Derfor må det være sådan.

Jeg skal imidlertid gerne sige til det ærede medlem hr. Thestrup, at med hensyn til linjeføringen forstår jeg godt, at det har interesse at vide, hvor linjeføringen skal være, selv om man ikke har første prioritet; og med hensyn til linjeføringen i Jylland for den kommende motorvej er det givet, at jeg står ved det, jeg har sagt ved samråd i finansudvalget, at dette spørgsmål ikke bliver afjort, før det er grundigt undersøgt. Det er muligt, vi havde været længere fremme i dag, hvis ikke professor Humlum havde blandet sig i det. Men det, at professor Humlum nu så stærkt har agiteret for at lægge en vej derude, hvor der efter min mening ikke er så meget brug for den, har gjort, at vi må foretage yderligere og mere vidtgående undersøgelser og analyser af hele problemet, før det bliver bragt frem til endelig afgørelse. Jeg kan altså love, at en sådan grundig undersøgelse vil blive foretaget.

Derimod ligger det noget sværere for mig at love det ærede medlem hr. Thestrup, at sagen skal komme til afgørelse her. Nu sagde det ærede medlem heller ikke „afgørelse“, men „behandling“. Jeg ved ikke, om der ligger noget i, at det ærede medlem

brugte ordet „behandling“ og ikke „afgørelse“. Hvis det ærede medlem mener, at vi kan drøfte det endnu en gang, ligesom vi gør det nu, skal jeg erklære mig klar dertil, men jeg er nødt til at sige, at hvis det er et spørgsmål om afgørelsen, kræver det en anden lovgivning end den, vi har i dag, for sådan som den bestående lovgivning er bygget op, er det til syvende og sidst ministeren for offentlige arbejder, der afgør spørgsmålet. Men det er klart, at lovgivningen kan ændres, og jeg har jo også været inde på, at det er muligt, man kunne komme frem til en anden lovgivning på disse områder.

Jeg tror, at jeg i det store og hele har været inde på de hovedproblemer, der har været fremme, selv om jeg indrømmer, der er meget andet, der kunne siges noget til.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen var meget stærkt inde på ministerens ansvar, og det vedkender jeg mig til enhver tid; men jeg vil gerne sige, at hvis det trafikøkonomiske udvalgs betænkning skal følges og vi skal bruge de 34 milliarder, som i 1980 måske nok er blevet til meget mere, så kræver det jo også, at man får stillet de midler til rådighed. Dér har det jo hidtil, enten det har været en trafikminister i en regering af den nuværende konstellation eller en trafikminister i tidligere regeringer af en anden farve, altid været sådan — og sådan må det vel være — at regeringen i sin økonomiske politik har måttet afveje, hvor mange penge der kunne stilles til rådighed til de forskellige opgaver, og dér tror jeg nok at det ærede medlem hr. Horn har mest ret, når han i sit indlæg i dag pegede på, at der også må ske en afvejen af de mange forskellige opgaver i samfundet, som staten skal løse. For det kan jo ikke hjælpe, selv om man er trafikminister eller minister for offentlige arbejder og derfor af sit ganske hjerte ønsker så mange penge som muligt lagt netop på dette område, at man vil skyde spørgsmålet om bygning af skoler, spørgsmålet om uddannelse, spørgsmålet om hospitaler og al den slags til side og sige: nu gælder det kun trafikinvestering. Det må blive en vurdering, en afvejning år for år af, hvor meget man kan sætte ind på disse områder.

Det er den linje, der har været lagt, og som jeg har givet tilslutning til i regeringen

[Ministeren for offentlige arbejder.]

i de år, jeg har været minister, og jeg kan ikke se anderledes på det, end at selv om man nu har fået en betænkning fra det trafikøkonomiske udvalg, som man i det store og hele kan gå ind for, må det alligevel også i fremtiden være en afvejning af de samlede opgavers løsning, der må være afgørende for, hvor mange penge der kan blive afsat til de formål, som vi har drøftet i dag.

Holmberg: Jeg skal ikke forlænge denne debat særlig, for der lader til stort set at være enighed om det meste.

Jeg kan for øvrigt også takke ministeren for de forskellige svar, der er givet, men da det egentlig blev stillet op, som om spørgsmålet drejede sig om et andet princip for planlægning, er det naturligt at svare derpå. Ministeren var også inde på refusionen, tilskudsprocenterne, og gjorde dér opmærksom på den lov, vi har vedtaget i folketinget for kort tid siden. Det er naturligvis rigtigt, at der var enighed, og det gjorde jeg også opmærksom på i mit første indlæg. Men jeg er også helt overbevist om, at ministeren vil give mig ret i, at vejenes placering dengang næppe havde den betydning, som vi ved de har nu. Ministeren mente måske også, at det kunne være rimeligt at ændre tilskudsprocenterne. Men angående det væsentlige med hensyn til ændring af formen for planlægning tror jeg ikke ministeren skal regne med — det skal ministeren for øvrigt ikke — at der er flertal her i folketinget, i hvert fald skal ministeren ikke regne med at have oppositionen med.

Det, jeg var inde på, var statsvejene; de har nemlig en karakter, som næsten er helt modsat de øvrige veje, og med hensyn til statsvejene mener vi stadig det er rigtigt, at der bliver 100 pct.s refusion både til planlægning og til vedligeholdelse, men det gælder altså for vort vedkommende bare motorveje.

Så var ministeren lige kort inde på, hvem der bestemmer, og ministeren gav den forklaring, at der jo var tale om et samarbejde mellem mange forskellige. Det er naturligvis rigtigt, men jeg tror alligevel, at ministeren ganske åbent skulle have erkendt det rigtige i det, jeg sagde i mit første

indlæg, at stort set er det vejdirektoratets folk, der bestemmer, og det er i almindelighed også rigtigt. Men det spørgsmål melder sig, om det også er rigtigt, når en linjeføring skal drages, der virkelig har stor betydning for en egnns befolkning. Her ved ministeren lige så godt som vi, at det egentlig allerede er bestemt i vejdirektoratet, at vejen skal gå i Østjylland.

Ninn-Hansen: Det blev understreget af den højtærede minister, at spørgsmålet om de fremtidige trafikinvesteringer og deres fordelings- og prioritetsfølge endnu ikke har været drøftet i regeringen, og at det derfor var den højtærede ministers personlige opfattelse, der her blev gjort gældende. Jeg forstod, at denne behandling i regeringen ville ske snart, og det må vel være naturligt, at den højtærede minister efter denne behandling, såfremt regeringen skulle have en anden opfattelse end den, ministeren gav udtryk for i dag, så giver det høje ting en redegørelse for det syn, man har på denne betænkning, på de forslag og den tidsfølge, der fremgår af den. Jeg skal derfor i det store og hele afvente, hvad regeringen kommer til efter denne drøftelse, men jeg vil understrege, at jeg tror, det haster på flere områder.

Det glæder mig, at ministeren har samme opfattelse med hensyn til prioritetsfølgen, altså at Storkøbenhavns nærtrafik bliver det første punkt i sammenhæng med det, der nu skal ske på Store-Bæltbroens område.

Den højtærede minister beskæftigede sig med spørgsmålet om, hvorvidt den nuværende vejlovgivning var tilstrækkelig. Ministeren beskæftigede sig noget mindre med, om den nuværende administration havde den rigtige opbygning og var tilstrækkelig effektiv, men det er måske et spørgsmål, den højtærede minister vil vende tilbage til senere.

Jeg vil da gerne sige, som det også blev fremhævet af den højtærede minister, at vi i det konservative folkeparti jo ikke var fuldt tilfredse med vejtilskudsloven — der står også i den betænkning, der blev afgivet af folketingsudvalget, at vi havde andre ønsker — og de bemærkninger, jeg har fremsat i dag på den konservative folke-

[Ninn-Hansen.]

tingsgruppens vegne, indeholder selvsagt en opfordring til at overveje denne lovgivning endnu en gang.

Jeg forstår, at det, det drejer sig om, er — med hensyn til disse hovedlinjer, altså motorvejene — at sikre, at de kan tilrettelægges og tilrettelægges vel egentlig uden indblanding, og det er også vor opfattelse, at det må kunne ske. Jeg ved, at den højtærede minister og vejdirektoratet har en myndighed i øjeblikket til at gå imod lokale hensyn. Vi så det for nylig, da et flertal i Svendborg kommune ønskede en anden forbindelse mellem Svendborg og Tåsinge end den, der blev valgt af den højtærede minister. Jeg synes, at mindretallet i Svendborg kommunalbestyrelse og ministeren, der havde samme opfattelse, havde ret i denne sag. Der er altså på grundlag af den nuværende lovgivning muligheder for at planlægge på en fornuftig måde, men af hensyn til den store betydning, motorvejene vil få for den fremtidige planlægning af trafikken, tror jeg det er rigtigt — hvad jeg forstår ministeren også er inde på — at foretage en lovændring, således at vi sikrer, at denne planlægning kan ske på den rigtige måde.

Den højtærede minister sagde, at jeg havde beskæftiget mig meget med hans ansvar. Det er rigtigt, men jeg synes dog, at jeg har beskæftiget mig mere med den højtærede ministers beføjelser. Det er beføjelserne og nødvendigheden af beføjelserne, jeg har understreget, og jeg håber, at disse beføjelser vil være til stede i tilstrækkeligt omfang eller må komme til stede i tilstrækkeligt omfang ved administrationen af den opgave, der her foreligger, og som dog drejer sig om et umådelig stort beløb over en længere årrække, nemlig 34 milliarder kr. Men det er klart, at til disse beføjelser må også knyttes et ansvar.

Den højtærede minister svarede mig ikke på et punkt, som jeg synes betyder noget, nemlig hvorledes den højtærede minister agter at lede DSBs virksomhed. Hvis den højtærede minister tilslutter sig den tanke, der er fremført i betænkningen fra det trafikøkonomiske udvalg: at DSB skal koncentrere sig — sådan forstår jeg det — om fjerntrafikken på hovedlinjerne, nærtrafikken og rutebildriften, hvis det altså også

er den højtærede ministers opfattelse, så synes jeg det ville være rigtigt, at vi i dette ting fik kendskab til det rationaliseringsprogram, den højtærede minister vil forelægge. Det har økonomisk interesse; det har trafikplanmæssig interesse; jeg synes også, det har stor interesse for dem, der i dag er ansat i DSB.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne takke det ærede medlem hr. Holmberg og det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, idet jeg forstod, at man i virkeligheden ville give tilsagn om at gå ind i en positiv revision af den nugældende vejtilskudslovgivning, i hvert tilfælde når det drejede sig om hovedlandeveje, som vi kalder det, altså forbindelsesvejene gennem landet. Det er jeg meget taknemlig for; for mig at se vil det i virkeligheden betyde, at vi noget nemmere end på nuværende tidspunkt kan komme igennem, hvor der er vanskeligheder — og det kan jo ikke undgås — ude omkring med at blive enig om linjeføringen.

Nu vil jeg gerne tilføje, for at der ikke skal være nogen misforståelser, og for at man ikke skal få alt for meget angst i sindene ude omkring i kommunalbestyrelserne, at det er givet, i alt fald for mit vedkommende, at selv om man går til en sådan revision af den nuværende lovgivning, vil der altid blive forhandlet med de pågældende kommunalbestyrelser og myndigheder alligevel. Men jeg tror altså, det vil være noget nemmere at gennemføre det program af motorveje, der er forudsat i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, hvis vi får en revision på dette område.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen havde lagt mærke til mine bemærkninger om, at denne udvalgsbetænkning ikke har været behandlet i regeringen endnu, og det ærede medlem spurgte, om jeg ville give tilsagn om at give en redegørelse for det høje ting, hvis regeringen skulle vise sig at have en anden opfattelse end den, jeg personlig giver udtryk for. Det vil jeg gerne give løfte om, hvis tingene skulle komme til at ligge sådan, hvad jeg ikke håber og for så vidt heller ikke tror.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen var inde på at illustrere med et eksempel, at vi havde visse beføjelser også med den

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nuværende lovgivning, idet det ærede medlem pegede på sagen om tunnel eller bro over Svendborg Sund. Se, dér lå det jo sådan — det vil jeg gerne understrege — at vi endte i enighed; der var ikke tale om, at ministeren afgjorde sagen; vi blev faktisk enige. Selv om der var afvigende meninger et langt stykke tid, sluttede det med enighed om, hvad der skulle gøres, og der var altså enighed om at bygge en bro over Svendborg Sund. Men ikke desto mindre er det rigtigt, at der kan komme tilfælde, hvor et amt har én opfattelse og en by en anden opfattelse af et problem, der skal løses samlet; så må der være én, der skal hugge knuden over; det var også sket, hvis de ikke selv havde løst den op.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen spurgte igen, hvordan jeg så på spørgsmålet om statsbanernes rationalisering. Jeg kan godt sige, at jeg er enig i de betragtninger, der er nedlagt i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning med henblik på en rationalisering og på, hvad der i øvrigt skal ske for de danske statsbaner i tiden fremover. Deri ligger dog ikke, at jeg skal opfattes på den måde, at jeg, om jeg så må sige, har slettet sidebanerne ud nu. Jeg mener, som jeg tidligere har hævdet i diskussion om dette spørgsmål, at selvfølgelig må det afgørende for statsbanerne være stambanerne; det må være dér, man skal sætte ind i fremtiden med modernisering o. s. v. Men vi kan efter min opfattelse ikke afskrive sidelinjerne fra i dag til i morgen. At der efterhånden må finde en afvikling sted, synes jeg ligger klart, men tingene må have deres naturlige forløb på dette område.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 17. november, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om tekniske forarbejder til gennemførelse af en fælles vej- og jernbanebro over Store-Bælt.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om adoption.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om sundhedskontrol med planteskoleplanter.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om en særlig ydelse til invalide-, folke- og enkepensionister.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om forlængelse af lov om valutaforhold m. v.

Mødet hævet kl. 16³⁰.

24. møde.

Fredag den 17. november kl. 13.

Formanden: I skrivelse af gårs dato meddeler finansministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om forhøjelse af prisen på klasselotteriets lodder m. v.

I skrivelse af dags dato meddeler undervisningsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændringer i lov om det kommunale skolevæsens styrelse og tilsyn.

Udvalget angående forslag til lov om statens overtagelse af visse udgifter ved offent-