

[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-Bæltspørelsen 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 samfundøkonomien. 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