

[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 erhvervslevens 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,