

[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