

*Mikkelsen, Viola Nørlov, Chr. Rasmussen, Karlskov Jensen, Vagn Bro, Foged, Henry Hansen, Heick, Poul Claussen, Clausen (Olufshjør), Erna Sørensen og Kirkegaard.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om etablering af en ny færgefart over Store-Bælt.*

Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1981; fremsættelsen findes i tidenden sp. 3596).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Horn:** Vor gruppe kan anbefale lovforslaget om en ny rute for Store-Bæltsoverfarten. Alle har jo været klar over, at det nuværende beredskab ikke slog til med den udvikling, der er i automobiltransporten, ligesom transporten over Store-Bælt i al almindelighed er stigende. Havde vi mulighed for at bygge en bro, ville der sikkert hurtigt kunne blive enighed om at gå i gang med at bygge broen; det ville være den mest rationelle løsning på overfartsvanskelighederne. Men lige så let det vil være at komme til enighed herom, lige så let er det sikkert at blive enig om, at vi foreløbig kan lade broen ude af betragtning. Dels vides det jo ikke med sikkerhed, om det er teknisk muligt at bygge en bro, dels ved vi, at de økonomiske forudsætninger ikke er tilstede. Begge forhold kræver en længere forberedelse i den nedsatte Store-Bæltbrokommission, der må have rimelig tid til at undersøge mulighederne. Alt taget i betragtning er det vist ikke helt galt, når den højtærede minister i sin fremsættelsestale anslår, at en bro ligger mindst 15—20 år ude i fremtiden; personlig er jeg tilbøjelig til at tro, at det vist vil dreje sig om et noget længere åremål. Ser vi blot på, hvad det vil koste — 70—75 mill. kr. årlig — at forrente opførelsen af en bro på baggrund af de beregninger, der skønsmæssigt er gjort, vil de fleste her i tinget nok vige tilbage for at sige, at vi skulle gå i gang med noget sådant i morgen, selvom teknikerne kom og sagde: nu kan vi klare den tekniske side af sagen. De beløb, der er tale om ved anskaffelsen af den nye færge, færgehavnene, vejbygning m. v., beløber sig da også kun til

godt og vel så meget som selve forrentningen af en ny bro.

Dette lovforslag er en naturlig konsekvens af trafikens udvikling. Man kunne måske sige, at det endogså fremsættes i den ellefte time, hvis beredskabet på Store-Bæltsoverfarten skal holdes i det efter min formening gode plan, det hidtil har været holdt i. Overfartsberedskabet kan jo vurderes ud fra forskellige opfattelser af behovet. Hvis vi skulle anlægge beredskabet efter de „hysteriske sammenbrud“, som det kaldes, også sommetider i pressen, så ville det jo blive helt uoverskuelige investeringer, man skulle præstere for at klare det. Vi ved da også, at til daglig er ventetiden under en halv time ved Store-Bæltsoverfarten. Men lige så tåbeligt det er at placere sig på dette opskruede standpunkt, ville det være at placere sig på det modsatte standpunkt, hvor man siger: ja, bilisterne, hvad jager de egentlig efter? de kan vel ikke have mere hast end andre mennesker, de kan rejse med toget! Jeg mener, at denne betragtning er lige så gal som den første. Vi tror, at overfartsberedskabet må bygge på et behov mellem disse to yderstandpunkter, hvilket jo også er og har været DSBs linie. Vi må trafikmæssigt vænne os til at tænke i automobilets tidsalder og ikke alene i skinnevejens, som de fleste er tilbøjelige til, når de anstiller betragtninger over, hvad Store-Bæltsoverfartens beredskab kan overkomme.

Transporterhvervet har en stigende vægt i hele vort erhvervs- og kulturliv. Hvem tænker forøvrigt på, at transporterhvervet i begyndelsen af 50erne indgik i nationalproduktet med omkring 10 pct. eller næsten halvdelen af, hvad det såkaldte hovederhverv, landbruget, præstere, en halv million kroner mindre, end hvad hele vor bygge- og anlægsvirksomhed androg? Under disse vilkår finder jeg og mit parti det rimeligt, at der skabes de bedst mulige forhold for biltrafikken, i det hele taget for transporten landsdelene imellem; vi er derfor også indstillet på, at vi må gå til den løsning, der her foreslås.

Vi ved, hvor sårbar Store-Bæltsoverfarten er selv med det anselige beredskab, som DSB har i dag ved Store-Bælt. Jeg tænker her ikke så meget på de isvanskeligheder, som nylig opstod, men mere på,