

[Alfred Jensen.]

Bælt mellem de nærmeste punkter, Nyborg—Korsør og Knudshoved—Halsskov, eller broen. Jeg vil tro, at man bliver nødt til at tage de andre spørgsmål op til løsning. Det er forbindelser, som, hvis de bliver anlagt på rette måde, også vil blive benyttet af bilisterne.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at der allerede i mange af vore byer er en sådan overbelastning af gadenettet, at bilisterne, ikke alene når de skal parkere, men også når de skal frem, må søge ad andre ruter fremfor at tage den, som synes at være den bredeste og mest direkte, og jeg vil tro, at enten Store-Bæltsoverfarten kommer til at foregå pr. færge eller pr. bro, vil der være behov for sådanne andre linier.

Jeg vil derfor udtale ønsket om, at man vil lægge megen vægt på at få disse problemer taget op til behandling, enten man så vil have en Store-Bæltsbro eller ej. Jeg tilsiger endnu en gang velvillig indstilling overfor lovforslaget.

**J. M. Pedersen:** Der kan næppe herske stor uenighed om, at Store-Bæltsoverfarten som hovedpulsåren i det danske trafiksystem ikke i dag tilfredsstiller de krav, der med rimelighed kan stilles fra trafikanternes side. Klarest og mest direkte giver dette sig udtryk, når talen er om motorkøretøjerne.

Således som forholdene nu engang har formet sig, tror jeg, at en foranstaltning som den, vi her behandler, bliver en bydende nødvendighed, selvom slutresultatet efter min opfattelse må blive, at færgeforbindelsen skal erstattes af en bro. En sådan kunne jo imidlertid i bedste fald være en kendsgerning i løbet af 10—15 år, og indenfor dette tidsrum vil trafikken givetvis stige i et sådant omfang, at den nuværende færgeforbindelse Korsør—Nyborg ville bryde sammen. Allerede nu kan det på visse tider være vanskeligt nok for de mange færger at komme ud og ind af de forhåndenværende færgelejer uden at være i vejen for hinanden, og hvorledes ville det så ikke gå, når færgernes antal forøges i betydeligt omfang?

Planen om den nye færgerute Halsskov—Knudshoved er jo allerede på forhånd blevet kritiseret stærkt fra forskelligt hold, idet der henvises til, at den betyder en decen-

tralisation af færgeoverfarten, og at overfartens kapacitet på denne måde kun i første omgang øges med 10—15 pct., hvilket kun svarer til motortrafikens vækst 1 à 2 år frem i tiden. Da den nye rute tidligst kan ventes færdig i 1958, mener man, at statsbanerne i mellemtiden vil komme bagefter igen.

Der bliver ved enhver lejlighed her i salen og i dagspressen drøftet produktivitetsfremmende foranstaltninger, talt om effektivitet, rationaliseringer, oprettelse af produktivitetsudvalg og -fonds; alt dette forpligter til også at ændre vore transportforhold i kontakt med udviklingen. De store tekniske fremskridt, som både landbruget og industrien har forstået at tage i deres tjeneste, og som har bevirket en meget betydelig produktionsforøgelse, som kræver afsætning, stiller større og større krav til transporten.

Den store fejl, som vore forfædre har begået ved at placere landets hovedstad på den yderste mole i landet, og nutidens restriktioner og statsstyrede samfund har bevirket, at alt skal foregå fra København. Det er i de sidste 20 år blevet gjort vanskeligere og vanskeligere for erhvervslivet på den anden side Store-Bælt at klare sig, og det er blevet gjort meget dyrt for dem, fordi det er blevet nødvendigt at have kontor i København eller flytte virksomheden herover for hver dag at have forbindelse med alle de utallige bevillingskontorer o. s. v. for ikke at blive forfordelt eller stadig komme bagefter. Resultatet heraf er også blevet, at København er blevet for stor i forhold til det øvrige land, og udviklingen går i retning af, at hovedstaden er på vej til at blive et hoved uden krop, og selvom hovedet selv tror at være det mest betydningsfulde, skal udviklingen nok vise, at en god forbindelse med kroppen er en nødvendighed. Vi har set mange eksempler på, at såsnart der opstår vanskeligheder med overfarten, enten det så skyldes isvanskeligheder eller overbelastning om sommeren, kniber det for hovedstaden; den kan ikke undvære moderlandet og den lille ø Fyn, og derfor må forbindelsen følge med udviklingen.

Udviklingen har samtidig skabt muligheder for, at der også kan blive tid til at holde ferie, tid til at rejse med jernbane, køre i bil eller på anden måde komme rundt