

[Henry Christensen.]

fastholde, at vi nu må forsøge en samlet overvejelse af statens investeringsbehov, ja, vel det offentliges investeringsbehov i det hele taget, i de nærmeste år. Der flyder jo desværre ikke i øjeblikket en sådan velstand i Danmark, at vi kan se bort fra nødvendigheden af at sikre, at ikke bare de nødvendige, men de mest nødvendige investeringsopgaver får førsteprioriteten.

Ud over således at efterlyse en samlet bedømmelse af de større investeringsopgaver må vi vel ganske særlig i forbindelse med dette lovforslags behandling efterlyse en samlet plan eller overvejelse med hensyn til de nærmeste års specielle trafikale investeringsopgaver. Nylig har det høje ting jo vedtaget en ny Århus-Kalundborgfærge. I næste uge skal vi behandle lovforslaget om et trafikråd for Storkøbenhavn med de økonomiske konsekvenser, der også for landets skatteborgere kan flyde heraf. Vi har vore broproblemer liggende. Jeg mener ganske vist, at landets økonomi indebærer, at et problem som Store-Bæltbroen kommer til at blive skudt meget langt ud, men ikke mindst dette problem samt spørgsmålet om kapacitetsmuligheder ved ruten Halskov-Knudshoved hører vel med ind i billedet af de faktorer, der også skal bestemme det foreliggende lovforslags endelige skæbne, og det samme gør vel problemet med hensyn til Europavejen ned gennem Jylland. Også det spørgsmål må vi tage med ind i overvejelserne sammen med alt det andet for at afgøre, hvor det trafikalt er nødvendigt i første række at sætte de for små investeringsmidler ind. Vi efterlyser derfor en samlet trafikplan. Den kunne måske passende også indeholde overvejelser af det problem, vi så ofte har talt om, nemlig afvikling af nogle af vore mest tabgivende jernbanesidelinjer i forsøget på en økonomisk underbygning.

Isoleret set taler naturligvis meget til fordel for det foreliggende lovforslag, men først i en større sammenhæng kan en rigtig vurdering af tidspunkt og berettigelse finde sted. Ser vi på selve planen om at realisere fugleflugtslinjen, er der en del punkter, der trænger til opklaring.

For det første er der spørgsmålet om, hvor påtrængende behovet i virkeligheden er. Stigningstakten i trafikken på Gedser-

Grossenbroderuten har i hvert fald ikke været imponerende i det sidste par år. Fra 1956 til 1957 steg antallet af overførte motorkøretøjer med mindre end 2 pct., fra 106 000 til 108 000, og antallet af rejssende i sommermånederne steg overhovedet ikke i de måneder, som Gedserudvalget har givet oplysninger om i sin pjece. Specielt ved vi, at lastbiltrafikken, som det dog i særlig grad er ønskeligt at drage denne vej nedover, på grund af de høje takster har valgt Store-Bæltstrafikken, og disse høje takster forudsættes netop bevaret i de kommende 20 år, uanset at fugleflugtslinjen giver mulighed for reduceret sejltid.

Hvis man omvendt tænker sig, at der virkelig skulle komme en stærkt forøget trafik denne vej, er der i hvert fald et andet problem, der bliver aktuelt, nemlig spørgsmålet om hovedvej nr. 2 ned gennem Sjælland. Skal vi nu stille mod en sådan trafikforøgelse, at en egentlig motorvej bliver nødvendig, får vi unægtelig et investeringsbehov yderligere af et betragteligt omfang. Selv med de nødvendige udvidelser, denne vej under alle omstændigheder trænger til, går det jo langsomt. Man har over for mig oplyst, at i de sidste seks år har man syd for Køge fået lavet 4½ km færdig. Hvis det tempo skal fortsætte, vil jeg advare imod at forcere trafikken ad den vej. Så vil behovet for 50 km begrænsning vokse mange steder ud over de ikke få steder, hvor man allerede har måttet skride til denne foranstaltning.

Dernæst er der spørgsmålet om forholdet til den nuværende rute Gedser-Grossenbrode. Den højtærede trafikminister argumenterer jo med, at en bibeholdelse af denne rute ligeledes vil medføre betydelige ny anlæg, hvis totaludgift stærkt nærmer sig den i lovforslaget anførte. Jeg erkender, at dette argument tæller stærkt. Gedserudvalget hævder imidlertid, at en langt billigere løsning over Gedser er mulig ved at ombygge 2. færgeleje. Jeg kan ikke på forhånd vide, om dette er grebet ud af luften, men det må vi naturligvis have en omhyggelig undersøgelse af, inden et forsvarligt standpunkt kan tages.

I bemærkningerne til lovforslaget og i ministerens fremsættelsestale henvises der til forhandlingerne og aftalerne med den tyske forbundstrafikminister. Det er dog kun