

[Poul Thomsen.]

bl. a. til dette standpunkt, fordi vi vidste, at den højtærede trafikminister efter lovene af 1941 og 1954 havde ret til at søge arbejdet gennemført, og vi skelede også til, at der allerede var investeret så store beløb både i den nye vej og den nye banestrækning dernede, at der ville kunne gå store værdier tabt ved en længere forsinkelse af arbejdet.

Jeg pegede imidlertid ved sagens første behandling her i tinget — det var hovedindholdet af min tale — på en lang række spørgsmål, som vi først må have klarhed over. Ganske særlig pegede jeg på, at vi må have meget mere at vide om, hvilke trafikale planer trafikministeriet, herunder vejdirektoratet og de danske statsbaner, sysler med. Jeg nævnte Øresundsbroen, Store-Bæltbroen, motorvejen vest om København, hovedvej 2 og Europavejen gennem Jylland. Jeg anmodede om, at man sikrede Gedser en rimelig stilling, bl. a. ved at sørge for størst mulig trafik over Gedser-Warnemünde, og jeg udtrykte betænkeligheder ved fordelingen af særtaksterne på den nye rute, som ville give Tyskland to tredjedele og Danmark kun en tredjedel.

Der var altså fra mit partis side givet et virkeligt oplæg til tilbundsående drøftelser både med hensyn til detailspørgsmål og med hensyn til hovedlinjen i det forestående arbejde, og jeg vil gerne medgive udvalget og dets formand og den højtærede trafikminister, at vi, som det også fremgår af bilagene til betænkningen, har fået meget at vide, ligesom vi ved møder og samråd, samtaler med interesserede parter og besigtigelse på stederne har kunnet danne os det indtryk, at der sagligt var meget, der talte for fugleflugtslinjen og dens gennemførelse.

Men så må jeg også på mit partis vegne beklage, at det, som var hovedspørgsmålet for os, og som vi havde ønsket at få at vide, nemlig hvilke planer regeringen havde med hensyn til investeringerne ganske særligt på de trafikale områder, kunne vi ikke få noget at vide om. Vi fik kun det ene at vide, at fugleflugtslinjen ville stå forrest på ministeriets ønskeseddel, men det er jo ikke nok, at ministeriet har en ønskeseddel, og at en bestemt ting står øverst her. Det må være vor ret og vor pligt at få at vide,

hvilke planer der er, så vi kan veje for og imod og være med til at bestemme prioritetsordenen, men den højtærede trafikminister siger, at disse planer kan vi først få frem om et par måneder.

Jeg vil hellere ligesom det ærede medlem hr. Henry Christensen sige, at der ikke vil gå mere end et par måneder, før vi har lidt fast grund under fødderne, og at det derfor er ganske urimeligt at ville jage sagen igennem nu, selv om der så svares, at vi skal give svar til Tyskland inden 1. juli. Jeg vil tro, at det med den forhandlings-evne og smidighed, som den højtærede trafikminister er i besiddelse af, skulle være en let sag for ham at få sin tyske kollega til at give respit et kortere stykke tid.

Men vanskeligere vil det vel nok være samtidig at få Vesttyskland til at tage fordelingsspørgsmålet op til revision, for her har man i nogen grad det indtryk, at de mere kloge har narret de mindre kloge. Tyskland skal investere ca. 140 mill. kr., og vi skal investere 70 mill. kr. Derfor lyder det meget smukt, at så skal Vesttyskland have  $\frac{2}{3}$  og vi  $\frac{1}{3}$  af særtaksterne. Men ser man på enkelthederne, vil man opdage, at medens de danske anlæg udelukkende ligger på Lolland, er der i de tyske overslag medregnet en højbro over Femernsund. Men der er ikke tænkt hverken på Storstrømsbroens eller Guldborgbroens udvidelse, som vil komme, hvis prognoserne for den udvidelse, man regner med, holder stik, og denne udvidelse vil utvivlsomt komme til at ligge på mere end 100 mill. kr.

Det forekommer mig, at vi derfor bør tage forbehold over for denne fordeling, således at vi, hvis disse udvidelser bliver nødvendige, hvad jeg tror, kan ændre fordelingsforholdet til f. eks. halvdelen til hvert land. Det er udregnet, at særtaksterne på den nye rute skulle være ca. 15 kr. pr. automobil. Det er altså et middeltal, der er tale om. Hvis man lægger prognoserne for den kommende trafik til grund, skulle der i løbet af den 20 års periode, der her er tale om, blive ca. 300 mill. kr. til forrentning og afskrivning. Heraf vil Tyskland få de 200 mill. kr. og Danmark de 100 mill. kr., og det vil sige, at Tyskland får 60 mill. kr. mere end udlæggene og Danmark 30 mill. kr. mere. Jo, Danmark er et lidet, fattigt land, men Tyskland har forstået at blive et