

[Lannung]

for offentlige arbejder og dér afventer, at arbejdet med betænkningen om Øresundsbroen skal blive fuldført. Opgaver som Store-Bæltsbroen og Øresundsbroen må ses i det rette perspektiv, ikke som nogle er tilbøjelige til, som noget mest i forbindelse med ferierejsende, men som de betydningsfulde erhvervsbefordrende faktorer, de vil blive direkte og indirekte. Mange af os er let tilbøjelige til at se disse vigtige opgaver i et for kort perspektiv og overse en hovedside deraf. Vi kan gribe os selv i et øjeblik at tænke, at disse broer er ingeniørromantik, og at det egentlig vil være synd, hvis det karakteristiske træk med de velkendte Store-Bæltsfærger skal forsvinde fra dansk rejseliv. Det rører ved et følelsesmoment hos os alle, men set i det rette perspektiv er broen først og sidst en erhvervsbefordrende faktor, og jeg skal understrege betydningsfulde momenter i denne forbindelse.

En Store-Bæltsbro vil udbygge det østlige og vestlige Danmarks erhvervsmæssige sammenknytning, den vil skabe en ubrudt jernbane- og vejforbindelse mellem landets dele og vil derved bevirke, at Danmark bliver en mere ensartet handels- og produktionsmæssig enhed. Det vil være en samfundsmæssig fordel, der vel i samme grad vil komme Danmarks to hovedområder i handels- og produktionsmæssig henseende, det jysk-fynske og det storkøbenhavnske område, til gode. De muligheder for en mere rationel tilrettelæggelse af produktion og afsætning, som Store-Bæltsbroen tilvejebringer, vil også være en fordel nu, da de danske virksomheder i kraft af de ny markedsforskelde skal indstille sig på skærpet konkurrence fra de store europæiske industriland.

Hertil kommer, at fra Jylland og Fyn skal man jo ikke over med færge for at komme til Hamborg, og hvis vi ikke snart bygger broen og gør Danmark til en trafikal enhed, så vil i motortransportens tidsalder Jylland og Fyn i højere grad blive kunder i Hamborg, specielt hos Hamborgs havn, som til skade for Københavns havn i stigende omfang vil blive omladnings- og fordelingshavn for Danmark vest for Store-Bælt, og der vil f. eks. være en risiko for, at en stigende del af engroshandelen, som skal

betjene Danmark med import og eksport, vil blive placeret i Hamborg. Det er i Storkøbenhavns, men tillige i hele Danmarks interesse, at der dæmmes op for Hamborgs stigende indflydelse, og det er her, Store-Bæltsbroen får sin særlige betydning. Den vil, som brokommissionen fremhæver det, bevirke, at tidsafstanden mellem København og ikke blot Fyn, men praktisk taget hele Jylland, altså hele det jysk-fynske marked med undtagelse af det allersydligste Sønderjylland, bliver mindre end til Hamborg. Den vil således give København en tidsmæssig fordel i næsten hele landet i forhold til Hamborg, en fordel, som vil mere end opveje, at Hamborg med Store-Bæltsbroen får forbedrede transportmuligheder til landsdelene øst for Store-Bælt, og den vil derfor som nettoresultat medføre en forbedret konkurrencestilling. Det gælder ikke mindst, fordi det i stigende grad er lastbiler, der henter og bringer forsyninger til og fra de store havne. Det vil kort sagt med Store-Bæltsbroen bedre kunne betale sig at køre til København end til Hamborg.

Broen over Store-Bælt vil styrke ikke blot hovedstadens, men, når det kommer til stykket, hele landets konkurrenceevne. Der er alt i alt mange gode grunde for, at vi snart får den bro. Broen bør derfor efter min opfattelse forberedes og planlægges og alt tilrettelægges, så arbejdet kan sættes i gang, når og så snart arbejdsituationen tillader det. Da må vi være rede. Det er bl. a. netop for at løse en så stor national opgave som Store-Bæltsbroen, der vil koste over 1½ milliard kr., nødvendigt, at det danske samfund opretholder den økonomiske styrke og de reserver, der er påkrævet med henblik på så mægtige opgaver. Demokratiet bør vise, at det på et sådant felt er ansvarsbevidst. Det er også på en sådan baggrund, at de tre partiers sobre skattepolitik i modsætning til venstres og de konservatives må ses.

Store-Bæltsbroens drift bør vel i øvrigt gennem en broafgift kunne hvile i sig selv.

Øresundsbroen, der, hvis den skal få den betydning, den bør have, må ligge mellem København og Malmø, må blive det næste led i en langtidsplan, og her vil Sverige jo være sammen med Danmark om broen. Den vil være til gavn for hoved-