

[Horn.]

konkurrenceevne ikke afhænger af, om vi kan komme over Store-Bælt eller Øresund, lige når det passer den enkelte. Det slag skal først og fremmest vindes ved folkets egentlige produktive slagkraft og den menneskelige trivsel, som jeg før pegede på.

Disse principielle betragtninger deles vel også af langt de fleste i tinget, og jeg vil håbe, at flere og flere ude i befolkningen vil acceptere dette synspunkt. Der kan vel ikke blive særlig stor uenighed herom. Uenighed vil vel, kunne jeg tænke mig, kunne opstå på områder, som har med de enkelte transportgrene at gøre. Om vort transportapparat er tilstrækkelig elastisk, om vi skal have et dobbelt, tredobbelt eller nogle steder fir-dobbelt transportapparat kunne der holdes mange taler om og blive store diskussioner om, men det vedrører jo ikke det forslag, der her er på tale, og heller ikke de principielle synspunkter, som det ærede medlem hr. Poul Møller i sin tid gjorde sig til talsmand for.

Vi kan naturligvis diskutere, om vi har tilstrækkelig transportdækning. Jeg mener for ikke så forfærdelig længe siden at have læst en artikel, hvori det ærede medlem hr. Ninn-Hansen gav udtryk for noget om, at man skulle se at få flyttet industrien væk fra København, og derfor hastede det med at få lavet en bro. Hvis der skal ske en sådan flytning af industrien med det formål at styrke produktionslivet, ved jeg nu ikke, om det kan vente, til vi får en bro færdig, selv om vi puklede på alt, hvad vi kunne, for at få en sådan bro bygget.

Vi ved, at der er delte meninger om, hvorvidt der er transportdækning. Vi har jo nylig i et udvalg erfaret, at det ærede medlem hr. Holmberg mener, at Simested, hvor han bor, er blevet et helt underudviklet område i transportmæssig henseende, og en lignende opfattelse er det vel, det ærede medlem hr. Erhard Jakobsen og andre giver udtryk for: at i Københavns omegn er man også underudviklet i transportmæssig henseende. Vi, der kommer fra provinsen til København, kan i hvert fald se, at i Københavns centrum — det gælder måske også i en række større byer — er transporten blevet så overudviklet, at det er ved at havne i underudvikling, idet man ingen steder kan komme.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på dette, men jeg har villet stille disse to ting op ved siden af hinanden, fordi de kommer til at spille en væsentlig rolle, når man her og andetsteds skal drøfte, hvorledes vi skal fordele investeringerne imellem de forskellige opgaver. Jeg tror, det var ønskeligt, om man både her og ikke mindst ude i befolkningen ville bedømme transportmidlerne ud fra en helhedsbetragtning, og det vil betyde, at hver enkelt må vise en vis resignation, i alt fald i sin følelsesmæssige bedømmelse af, hvad der er nødvendigt, og hvad der ikke er nødvendigt, og anlægge en strengt fornuftbetonet vurdering af, hvad der skal gøres, selv om vi naturligvis også må tilgodesee den kulturelle betydning, trafikmidlerne har, og en række andre indslag der fra.

Af det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, som det ærede medlem hr. Poul Møller var inde på i sin før nævnte tale — denne betænkning foreligger jo nu for det høje tings medlemmer og andre, som interesserer sig for sagen — fremgår det, at man er nået til det resultat, at vi inden for de kommende 20 år skulle investere ca. 34 milliarder kroner på trafikområdet. Det kan måske nok chokere mange, når man ser tallet isoleret. På den anden side er det vel, når man fordele det over de 20 år og ser på, hvad vi har investeret i de seneste år, mere antageligt, og absolut antageligt, hvis udviklingen økonomisk vil forme sig sådan, som den har gjort i de seneste år. Det nævnes også i denne betænkning, at forudsat at nationalindkomsten bevarer samme stigningstakt, skulle det ikke være udelukket, at vi kunne forhøje den procent lidt, som vi anvender til trafikmidler. Det synes jeg for mit vedkommende udmærket jeg kan acceptere; men jeg må dog stadig væk fastholde, at vi må afveje en stigning på trafikområdet med de andre områder, hvor det vil være ønskeligt at investere.

Vi må heller ikke glemme, at fremskaffelsen af arbejdskraft er et særligt problem. Det kan jo blive ret betydelige indgreb, man gør i hele produktionslivet, hvis man pludselig presser arbejdskraften et bestemt sted hen, for det vil sige, at man tager arbejdskraften fra andre produktive områder. Der er vel ikke så forfærdelig mange steder i dag, hvor man sidder og laver