

[H Imberg.]

store aktivitet, som vi alle ønsker skal komme, og som vi erkender er nødvendig, skulle vejjudgifterne ikke på noget tidspunkt overstige to tredjedele af motorafgifternes provenu.

Endnu et spørgsmål vil imidlertid melde sig: har vi arbejdskraft nok? Og har vi teknikere nok? Det er muligt, det sidste bliver det værste. Der står i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, at lønudgiften ved anlægsarbejder er ca.  $\frac{1}{5}$  af anlægsudgiften, og ved anvendelse af moderne materiel kan det nok bringes noget længere ned. Det er i øvrigt et ret interessant regnestykke, vi er stillet over for her. Vejjudgifterne tænkes forøget fra ca.  $\frac{1}{2}$  milliard kr. til 1 milliard kr. årlig. Det svarer til 100 mill. kr. mere i lønudgift eller mindre end 8 000 mand. Forøgelsen skal ske gradvis over en periode på 5 år; det bliver altså ca. 1 600 mand årlig, og det er ikke mere end et enkelt olieraffineri kan beskæftige.

Men jeg må altså endnu en gang understrege, at vi må have de helt nye moderne maskiner til vejbygning. Hvis vi får det — og det skal vi have — så er jeg sikker på, at den manuelle arbejdskraft, som i øjeblikket spiller en så stor rolle, vil komme til at betyde mindre, end mange måske tror.

Jeg har set, at udvalget retter en sønderlemmende kritik mod de forskellige sommerstop i vejbygningen, og jeg lagde en aften i Ingeniørforeningen, hvor den højtærede minister talte, mærke til, at han egentlig var enig i, at de måske knap nok var så nødvendige, som det en gang imellem kunne se ud til. Jeg har også indtryk af, at en hel del af vore yngre nationaløkonomer har den samme indstilling, og hvis arbejdet bliver tilrettelagt på den rigtige måde, tror jeg de yngre nationaløkonomer og den højtærede minister har ret.

Jeg har forsøgt i den oversigt, som jeg her har givet, at angive mit partis stilling til sagen og at give udtryk for, hvordan vi mener prioritetsfølgen bør være. Det er muligt, at den angivne prioritetsfølge er nogenlunde rigtig, men at lægge sig fast på nuværende tidspunkt på en bestemt løsning mener jeg vil være forkert; jeg mener

også, at der under udvalgsarbejdet bliver en hel del at se på.

Til slut vil jeg have lov til at takke den højtærede minister for offentlige arbejder for det lovforslag, som er fremsat; vi har her fået et virkelig godt grundlag for en langsigtet politik. Vi har, som jeg sagde før, ikke lagt os fast på en bestemt løsning, men vi går gerne til udvalgsarbejdet.

**Ninn-Hansen:** Det er jo rigtigt som anført af det ærede medlem hr. Horn, at den konservative folketingsgruppe har fremsat ønske om drøftelse af vore trafikopgaver. Under åbningsdebatten nævnte det ærede medlem hr. Poul Møller vore grunde. Jeg skal ikke gentage disse grunde her, jeg skal blot sige, at begrundelsen for, at vi gerne vil have denne drøftelse med deltagelse af den højtærede minister for offentlige arbejder, er jo klart den konservative folketingsgruppes interesse for hele spørgsmålet, en interesse, der jo også er kommet frem i den indstilling om produktion og opsparing, som den konservative folketingsgruppe forelagde vort landsråd for nylig; dér opridsede vi de trafikmæssige opgaver og viste, på hvilken måde vi ønskede at løse dem.

Før jeg gør nogle bemærkninger om de spørgsmål, der vedrører den kommende trafikpolitik, vil jeg gerne fremsætte nogle bemærkninger om det foreliggende lovforslag, der vedrører undersøgelser med henblik på tilvejebringelse af en overførsel fra Sjælland til Fyn, en Store-Bæltsbro. Jeg skal helt undlade at komme ind på de tekniske overvejelser, der melder sig i denne forbindelse. Så sent som i dag har tingets medlemmer jo modtaget et forslag i så henseende, og jeg vil gætte på, at vi får endnu flere gode råd. Men opgaven nu er jo ikke at tage stilling til, hvordan man teknisk skal udføre arbejdet; opgaven er at tage stilling til, hvorvidt vi mener vi skal ende denne sag med at påbegynde en Store-Bæltsbro eller en anden form for overføring — eller, om man vil, for underføring — fra Sjælland til Fyn.

På dette område er det konservative folkepartis stilling ganske klar. Vi kan i og for sig kun se én grund til at lade være med at gennemføre et Store-Bæltsbropro-