

[Ninn-Mansen.]

afgifter og alligevel klare trafikopgaverne herigennem. Det drejer sig desuden her om anlæg, der vil kunne afskrives over en længere årrække; der kan altså blive basis for lån, og udgifterne skal efter vor opfattelse ikke tages af statens årlige driftsbudgetter.

Vi ønsker de trafikmæssige opgaver løst, fordi de som nævnt er afgørende for hele vor økonomi. Det er ikke noget nyt, at Danmarks økonomiske fremgang hviler på vor beliggenhed og på udnyttelsen af denne beliggenhed gennem gode tilførselsmuligheder af råstoffer og forbrugsvarer ført hertil med billige transportmidler. De mange danske havne, 80-90 havne, har bidraget hertil. De har haft den største betydning for den danske levestandard, men nu er der sket en omlægning af trafikken først og fremmest gennem motoriseringens sejrsgang både for person- og varetransport. Der er også sket en større koncentration af det afgørende trafikbehov i henseende til havne, veje og jernbaner. Hovedlinjerne er og bliver de afgørende ved løsningen af det trafikproblem, der foreligger. Hertil kommer, at de stadig voksende bysamfund er blevet helt afhængige af trafikforbindelserne. Folks nytte af en bolig knytter sig ikke alene til boligens standard, men efterhånden i lige så høj grad til muligheden for at komme frem og tilbage fra boligen til arbejdspladsen, og det kan dog ikke være meningen, at en øget fritid skal anvendes til at blive transporteret.

Har vi nu et trafikbillede her i landet, der er en virkeliggørelse af disse fordringer til det moderne trafiknet? Desværre ikke. Vi har mange steder fået et trafikalt kaos i stedet for en trafikudvikling. Der var jo nogen her i landet, der engang i en bestemt situation satte kaos over for noget andet; det kan man vel også gøre i denne forbindelse. Her bliver det investeringer eller kaos, det drejer sig om. Storkøbenhavns trafik er vel det værste eksempel på, at man ikke har valgt investeringerne. Vejudbygningen

er ikke gennemført til opfyldelse af de centrale behov. Igennem lang tid er der blevet lagt mere vægt på det beskæftigelsesmæssige end på det trafikfremmende. Private anlæg har medvirket til en modernisering af havnene, men alligevel er vi vel også her bagefter. Motoriseringen synes næsten at være kommet bag på myndighederne; at fortsætte med de tilstande, vi har nu: det på mange måder trøstesløse trafikbillede, vil for befolkningen blive farligt, dyrt og besværligt.

Trafikøkonomisk udvalg har i sin betænkning givet en udmærket redegørelse. Vi mangler nu besked på, om denne redegørelse, om det indeholdte forslag med den opstillede prioritetsorden også er den ansvarlige ministers standpunkt, og det håber vi at få svar på igennem denne debat.

Den højtærede minister for offentlige arbejder er leder af et ministerium, der tæller mange afdelinger, har mange ansatte, og hvor der derfor er mange hensyn at tage. Den højtærede minister for offentlige arbejder er vel landets største arbejdsgiver, og det er naturligvis en betydningsfuld funktion, der skal varetages, men også for hele landets økonomi, for den økonomiske udvikling, er det et meget vigtigt ministerium. Vil den højtærede minister medvirke til at gøre dette ministerium netop så betydningsfuldt, som det er nødvendigt, hvis vi skal have løst de store trafikmæssige opgaver? Hvis ikke ministeriet for offentlige arbejder bliver et ministerium, der kan planlægge og har myndighed til at planlægge, kan vi risikere kaos. Vi kan ikke løse alle opgaver med det samme. Hvilken prioritetsorden har den højtærede minister for offentlige arbejder? Trafikøkonomisk udvalg siger: en Store-Bæltbro forud for en Øresundsbro.

Jeg tror, det er den rigtige fastsættelse. Jeg skal kun sige i denne forbindelse, at når man derved udskyder Øresundsbroen til slutningen af dette århundrede, får den landsdel, der hedder Bornholm, jo ikke løst sine trafikspørgsmål ad den vej foreløbig.