

**Axel Sørensen:** . . . og samtidig er overfartsforholdene for den stærke strøm af biler blevet forværret ved Store-Bælt, til trods for at vi er i besiddelse af et godt færgemateriel og der bliver udført et påskønnelsesværdigt arbejde af mandskabet for på de særlig store dage at få den ventende strøm af biler og personer så hurtigt over Store-Bælt som vel muligt. Men der kræves jo en stadig forøgelse af færgemateriel og lejer til færgerne, og den stillede trafikprognose viser, at det i 1959 beregnede antal biloverførsler i 1980 sandsynligvis vil være steget med indtil 100 pct. — et forhold, der allerede nu synes at være i sigte.

Det er klart, at bygningen af en broforbindelse over Store-Bælt bør sammenpasses med andre trafikinvesteringer over en vis periode; jeg tænker her bl. a. på Øresundsbroen og ændringer i Københavns nærtrafik, hvor særlig en hurtig udbygning af Københavns trafikvæsen er i allerhøjeste grad påkrævet. Dertil kommer yderligere en udvidelse af den nuværende Lille-Bæltsbro eller en ny bro, om man vil, samt den omstridte Hanstholm havn og den jyske motorvej. Det er nu på tide, at der sker en påbegyndelse af den trafikale vejudbygning i tilknytning til disse store spørgsmål, og til perspektivet hører også den fjerntrafik til udlandet, som finder sted i stadigt øget omfang.

Ifølge bemærkningerne til det lovforslag, vi her behandler, har det trafikøkonomiske udvalg i sin udtalelse til regeringen indstillet, at man søger broforbindelsen over Store-Bælt gennemført således, at den vil kunne tages i brug i 1975, og at som følge heraf de nødvendige forarbejder snarest iværksættes. Det er forståeligt, at disse forhold må undersøges; det er simpelt hen en nødvendighed, at man undersøger mulighederne for en fast broforbindelse over Store-Bælt.

Vi er på grundlag af den øgede trafik inde i en ekspansion med hensyn til vor produktion og levestandard. Når man nu ad lovgivningens vej ved bygning af en Store-Bæltsbro faktisk sætter arbejde i gang, kan man, som det allerede er sket, rejse det spørgsmål, om den nødvendige arbejdskraft vil kunne fremskaffes, uden at andre produktioner kommer til at lide derunder.

Vi har jo før måttet standse offentligt igangsatte arbejder for at lede arbejdskraften til produktionen.

Endvidere bliver den nødvendige kapitaltilførsel et problem, som ikke alene får betydning ved påbegyndelsen og bygningen af en Store-Bæltsbro, men som overhovedet vil møde os i den kommende tid med forstærkede krav. Der foregår for tiden store udvidelser i erhvervslivet, udvidelser, som er en nødvendighed, hvis dette erhvervsliv skal kunne klare sig i konkurrencen over for andre lande. Men sådanne udvidelser og moderniseringer betyder større investering af kapital, og dertil kommer så et kapitalbehov til offentlige trafikinvesteringer som dem, vi nu står over for, investeringer, som vil beløbe sig til mellem 35 og 40 milliarder kr., inden vi er færdige, og som agtes gennemført over 20 år. Dette vil yderligere forstærke efterspørgslen efter kapital. Halvanden milliard kr. årligt er en investering, som klodser noget i de offentlige behov, og det er altså alene til de trafikale vej- og broanlæg. Hertil kommer, at hvis Danmark i nær fremtid træder ind i fællesmarkedet, må vi kunne give landets erhvervsliv særlig gunstige kapitalvilkår, hvis vi vil undgå mulige udenlandske kapitalinvesteringer og dermed også udenlandsk indflydelse i ledelse og tilrettelægning af dansk produktion.

Der blev for nylig ved gennemførelsen af de nye afgiftslove og senere under behandlingen af lovforslaget om invalide- og folkepension fra regeringens side antydning muligheden af stærkere indrømmelser over for opsparing. Det er mit indtryk, at hvis man vil nå det mål, man sætter sig, må man også ville midlerne, og jeg tror, at man gennem en fornuftig opsparing må dække så meget som muligt af kapitalbehovet til de investeringer, som nu findes påkrævede og forsvarlige. Store-Bæltsbroen bliver vor hidtil største investering i et enkelt trafikprojekt. Det er mange penge, der skal fremskaffes, og der kan være grund til at overveje, om man ikke f. eks. skal sætte Store-Bæltsbroen på folkeaktier eller eventuelt udstede trafikobligationer med skattemæssig præmiering og en fornuftig rente, en ordning, der burde indgå som et led i hele trafikinvesteringen; det ville fremme opsparing, begrænse forbruget og frem-