

[Arne Larsen.]

at glide hurtigere, at godsophobningerne bliver undgået, og at transporten og dermed måske også varerne bliver gjort billigere — men det er måske en lidt for optimistisk betragtning.

Den samfundsøkonomiske gevinst, en bro vil give os, er det, der vejer tungest, og som efter vor opfattelse må bortveje enhver tvivl om, hvorvidt man skal etablere denne forbindelse. Vi mener afgjort, at man skal. Vi er som tidligere sagt blevet bestyrket heri, især efter at have studeret den betænkning, som det trafikøkonomiske udvalg for nylig har offentliggjort. At det kan betale sig at bygge broen, er der ikke gnist af tvivl om. Store-Bæltskommissionen var forsigtig i sin bedømmelse af den kommende trafikstigning og det øgede biltal; disse tal har det trafikøkonomiske udvalg nu revideret, bl. a. på baggrund af den prognose, som vejdirektoratet har opstillet. Selv om motororganisationerne var endnu mere optimistiske, har deres prognoser indtil dato holdt stik; men om de også vil gøre det fremover, ved jeg naturligvis ikke. Det er, som om alle parter efterhånden er blevet enige om, at bilsalget vil blive forøget meget kraftigt i de kommende 20 år. En kraftig forbedring af vore veje ved udbygning af motorvejsnettet, en forbedring af stambanerne og modernisering af hele togtrafikken, som vil komme til at finde sted, vil yderligere betyde et spring fremover i behovet for overførsler over bæltet, og selve broens etablering vil yderligere stimulere denne udvikling. Det er sikkert ikke for meget sagt, at der vil kunne regnes med en biltrafik over bæltet i 1980, såfremt vi har en bro, på godt 5 mill., som det trafikøkonomiske udvalg nu er kommet til. Man forventer tillige i 1980 et passagerantal pr. jernbane over bæltet på 6,6 mill. Det er store tal, og også det må vel være nok til at få selv pessimister til at indse, at en bro bliver nødvendig.

Det koster penge, ja, mange penge, og mange vil måske gøre sig det spørgsmål,

om det nu er værd at investere så meget i trafik. Dertil må jeg sige, at råd dertil, det har vi. Det trafikøkonomiske udvalg har i sin betænkning gjort det klart, at skal Danmark følge med, skal vi ikke uhjælpelig sakke bagud og blive et underudviklet område, så er det nødvendigt med store samfundsmæssige trafikinvesteringer i de kommende 20 år. Til udbygning af den københavnske nærtrafik, som udvalget finder meget stærkt påkrævet — og deri har det så afgjort ret — til udbygning af vort vejnet, til udbygning af vore havne, især de større provinshavne og Københavns havn, som må gøres endnu mere funktionsdygtige, end de er det i øjeblikket, til telekommunikation, til bygning af broer, såvel over Store-Bælt som vel senere over Øresund og andre steder, skal der bruges penge, og endda mange, rundt regnet 34 milliarder kr. på 20 år. Det lyder af meget, men er sikkert ikke for meget. Det trafikøkonomiske udvalg har gjort disse ting op og mener, at vi vil få en gennemsnitlig årlig udgift til trafikinvesteringer i perioden 1961-80 på 1 686 mill. kr. I 1959-60 skulle vi have haft en investering på ca. 947 mill. kr. Det er altså en forøgelse gennemsnitlig på godt 700 mill. kr. om året eller i procenter en stigning på 78. Det lyder af meget, og mange vil sige: det magter vi ikke. Jo, vi gør, vil jeg påstå. Spørgsmålet er: har vi råd til at lade være? Vort lands trafikmæssige udvikling er i den grad sakket agterud gennem de sidste 20 år, at det vil være helt uforsvarligt ikke nu, og netop nu, hvor konjunkturerne er gunstige, at foretage disse livsnødvendige trafikinvesteringer. Ellers risikerer vi, at samfundsmekanismen går i skuddermudder, sådan som den snart er ved at gøre det i København. Der må gøres noget effektivt og helst nu i dag.

Pengene har vi også. Må jeg i denne forbindelse gøre opmærksom på, at staten i 1960-61 opkrævede lige ved 1,3 milliard kr. i motorafgifter. Det trafikøkonomiske udvalg mener endog, at der i 1980 vil blive opkrævet ca. 3 milliarder kr. i motor-