

[Arne Larsen.]

afgifter. Jeg vil skønne, at det samlede provenu af motorafgifterne, det sidste in mente, i denne 20 års periode vil beløbe sig til rundt regnet 40 milliarder kr., så ikke engang alle disse penge, der opkræves i motorafgifter, vil blive brugt til trafikinvesteringer. Det vil kun være rimeligt og rigtigt, at alle disse mange penge, eller størsteparten af dem, bliver brugt til deres formål, nemlig udbygning af trafikapparatet, ellers går det simpelt hen galt. Det er netop for-sømmelserne på disse områder, der har ført os ud i den situation, vi i dag befinder os i, hvor der netop er et så stort behov for udbygning, men der er ikke grund til at for-tvivle; det kan klares, hvis vi virkelig sætter alle kræfter ind. Sandsynligvis vil man også som modargument sige: vi har ikke den fornødne arbejdskraft, hverken af arbejdere eller teknikere. Det er naturligvis et stort problem, men jeg tror, det kan løses. Men også her må der fra statens og regeringens side vises lidt handlekraft.

Det trafikøkonomiske udvalg fastslår i sin betænkning, at rationel udbygning af et effektivt transportsystem, der sikrer hurtig og billig befordring af personer og gods, ikke blot er et naturligt element i en højere levestandard, men simpelt hen kan være en væsentlig, ja, måske afgørende forudsætning for at sikre den fremgang i erhvervenes konkurrenceevne, som er nød- vendig for den fortsatte økonomiske vækst her i landet. Ud fra dette synspunkt anbefales det, at trafik anlæggene søges frem- met på lige fod med andre produktive investeringer, både offentlige og private. Derfor vender det trafikøkonomiske ud- valg sig også mod begrebet „sommer- stoppet“. Det, at man stopper offentlige anlægsarbejder om sommeren og da især dem af trafikmæssig karakter, må ophøre, idet disse sommerstop har været medvir- kende til, at vi hertilands er kommet bagud i forhold til trafikudviklingen. Der- for håber jeg ikke, at den omtalte stands- ning af de offentligt støttede anlægsarbej- der i 1962, som den højtærede statsminister i sin åbningstale den 3. oktober bebudede, virkelig vil blive gennemført. Jeg vil håbe, at også regeringen erkender, at nu må tiden udnyttes og udnyttes godt. Dertil kommer, men det er vel en selvfølge, at

den mest moderne og arbejdsbesparende teknik må og skal tages i anvendelse i disse store anlægsarbejder.

Teknikerspørgsmålet er også afgørende for, om vi løser opgaverne tilfredsstillende og tilstrækkelig hurtigt. Der er en følelig mangel på teknikere især i statens tjeneste. Det påstås, at ca. 25 pct. af de teknikere, vi uddanner her i landet, søger bedre lønnet beskæftigelse i udlandet. Der er altså noget galt. Miseren er vel den, at staten er for karrig med sine lønninger, og at teknikere derfor søger over i det private erhverv eller til udlandet. Vi må prøve at løse dette problem snarest. Staten må tage sin lønpolitik op til revision, gøre stillingerne mere eftertragtede, ansætte dygtige folk til ordentlige lønninger, eventuelt på kon- trakt eller som honorarlønnede; et eller andet må der i alle tilfælde gøres. I det trafikøkonomiske udvalgs betænkning peges der på et andet spørgsmål, nemlig spørgs- målet om trafikforskning, og jeg vil meget varmt støtte det forslag og anbefale, at der gøres skridt til oprettelse af et trafikforskningsinstitut. Penge, som gives ud til dette, vil samfundsøkonomisk kunne betale sig.

Med disse bemærkninger vil jeg afslutte mine betragtninger og endnu en gang på socialistisk folkepartis vegne anbefale det foreliggende lovforslag til hurtig vedtagelse i det høje ting.

Rimstad: Fremsættelsen af dette lov- forslag har givet mig anledning til endnu en gang at gennemgå Store-Bæltskommis- sionens betænkning af 1. december 1959. Man må her i tinget gøre sig klart, at denne betænkning, som indeholder mulighederne for at gennemføre et af de største og vanske- ligste ingeniørarbejder i verden, overalt i tekniske kredse, både herhjemme og i ud- landet, er blevet studeret med den aller- største interesse. I hvert fald i udlandet har det været ikke broens funktion, men de praktiske muligheder for projektets tek- niske gennemførelse, som interessen i første omgang har samlet sig om. Jeg vil gerne her som min opfattelse anføre, at med undtagelse af netop dette spørgsmål, under- søgelsen af mulighederne for broens tek- niske gennemførelse, er kommissionens be- tænkning ganske fortræffeligt arbejde, der på helt fortrinlig måde belyser en lang