

## [Rimstad.]

forslag til en rækkefølge for de inden for 5 år modne statslige investeringsopgaver til afgørelse af deres indbyrdes prioritetsstilling.

Det var det materiale, folketinget burde have haft forelagt forleden dag. Det ville have givet muligheder for en frugtbar drøftelse i dag af den prioritetsopstilling i enkeltheder, som den højtærede ministers redegørelse til skuffelse for hele landet kun indeholdt den ene af — at mellem de investeringer, som ligger uden for den umiddelbare planlægning, synes regeringen, at Store-Bæltbroen og tunnelbanen bør gå forud for den faste forbindelse over Øresund.

Jeg skal ikke forlænge dette indlæg med at kommentere regeringens ønsker om denne rækkefølge. Det forekommer mig, at mange undersøgelser både af teknisk og økonomisk art skal være afsluttet, før en endelig stilling kan tages her. Men jeg skal dog for at give mit beskedne bidrag til også denne del af diskussionen anføre, at i spørgsmålet om prioritetsstillingen for broer kontra motorveje er det de sidste, der i princippet bør gives forrang, fordi de betyder større sikkerhed for trafikken, færre trafikdødsfald samt langt større trafiktilsbesparelser. Den vej i store træk, som de af mig nævnte 5 punkter angiver, tager — og skal naturligvis tage — et meget stort hensyn til de private produktionsinvesteringer, som er grundlaget for vor levestandard, vor hele fælles velfærd og for resten for alle offentlige investeringer.

Jeg tror, den ærede socialdemokratiske ordfører brugte udtrykket: at spise af sædekornet. Lad mig så stærkt som muligt understrege, at er der noget i det, vi her debatterer, som virkelig dækker dette udtryk: at opspise det, der senere skal skaffe os føden, så er det den højtærede økonomiministers udtalelse om beskæring af de eksisterende afskrivningsregler og dæmpningen af produktionsinvesteringerne. I øvrigt forbavser sådanne udtalelser os, så meget mere som ministeren selv i sin redegørelse

antyder, at der er udsigt til, at de hidtidige produktionsstigninger ikke kan holde i den tid, der kommer. Jeg synes, at i hvert fald dette må mane til stor forsigtighed med en indgriben fra statens side over for de kår, produktionen har i dag, kår, som vel er acceptable, men altså ikke bedre, end at en produktionsnedgang er inden for mulighedernes grænse.

**Damsgaard:** Jeg vil gerne complimentere regeringen for, at den nu er gået i gang med at lave en investeringsplan for statens anlægsopgaver og budgetter i øvrigt, foreløbig for en 3-årig periode. Jeg har i flere år under finanslovdebatterne efterlyst en sådan mere langfristet plan over det offentlige påtrængende anlægsopgaver m. v.

Jeg skal ikke diskutere prioritetsrækkefølgen for de enkelte anlæg, der jo heller ikke er særlig koncist udformet, men jeg vil gerne nævne et projekt, som det forekommer mig er blevet glemt. Det drejer sig om Sallingsundbroen, den faste forbindelse imellem Mors og Salling. Den har været drøftet i mange år, og jeg mener, at trafikministeren i en udtalelse ved nytårstid 1965 lod forstå, at han var indstillet på at tage fat på Sallingsundbroen allerede i indeværende år. Derfor synes jeg, det er mærkeligt, at økonomiministeren ikke har den med i sin plan; det er dog et arbejde til vel omkring 60 mill. kr., så dette beløb burde være medtaget i 3 års planen lige så vel som andre ting, der er nævnt.

Der er hårdt brug for den bro, og det er der af mange grunde. Der blev sidste år overført 364.684 biler ved Pinen og Plagen, hvilket betød en stigning på 1 år på ca. 50.000 biler. I antallet af overførte biler står nu kun Store-Bæltsoverfarten højere på ranglisten end Sallingsund. Der har været en eksplosiv udvikling i trafikken i almindelighed og i biloverførslen ved Sallingsund i særdeleshed, så det er på høje tid at få påbegyndt brobygningen på dette sted. Det håber jeg regeringen er enig med mig i. Denne bro trænger sig på,