

[Stæhr Jøhansen.]

skal tale om de to lovforslag, henholdsvis om en lufthavn på Saltholm og om en Storebæltsbro, også at konstatere, at det er store og historiske forslag. Vi ved jo alle sammen, at siden anden verdenskrig er transportområdet vokset næsten inden for alle grene, og særlig lufttransporten er vokset langt ud over alle de forventninger, langt ud over alle de prognoser, som man tidligere arbejdede med. Men der er også andre trafikgrene — tænk på det kolossale antal af private biler — som har været stigende og stadig væk er stigende; det har været med til at skabe bedre transportmuligheder, men det har også skabt vanskeligheder, både når det drejer sig om vejanlæg, og når det drejer sig om broanlæg.

I Danmark, som jo efterhånden har fået en række broer, har man tilbage at bygge den største bro, nemlig broen over Store Bælt. Man begyndte allerede for over 25 år siden at beskæftige sig med de muligheder, der teknisk og økonomisk var for at bygge en sådan bro. I midten af 1950'erne blev der iværksat et meget systematisk arbejde med henblik på en undersøgelse af hele trafikudviklingen og dens behov, og dette ført frem til den redegørelse, der i 1961 kom for indplaceringen af de store trafikinvesteringer vedrørende Store Bælt, Øresund og Storkøbenhavn's nærtrafik, som blev samlet i en 20 års plan.

I dag har vi de to store lovforslag om Store Bælt og Saltholm til anden behandling. Det drejer sig om investeringer af en størrelse, som vi næppe før har haft til behandling her i folketinget, investeringer på ikke mindre end 7 milliarder kroner — penge, der skal indpasses i samfundsøkonomien over en relativt kort årrække, hvor der samtidig foreligger en lang række andre udgiftkrævende målsætninger og beslutninger, som dette folketing har taget. Jeg kan derfor kun understrege hr. Horns bemærkninger om, at hvis ikke økonomien skal løbe løbsk, må man på alle andre områder have med i tankerne de store udgifter, man her placerer; ellers vil dette, som er til gavn for hele landet, blive en inflationsskabende faktor; vi vil jo alle gerne bekæmpe inflationen, og derfor må vi også have det i tankerne.

Det er nu mit indtryk, at vi med det oplæg, der her foreligger, og den udvalgsbehandling, som vi har haft, vil kunne nå frem

til enighed eller i hvert fald til et flertal i dette høje ting for disse trafikforslag. Jeg tror også, man har lov at sige, at folketingets beslutsomhed omkring de største og mest udgiftkrævende love, vi har haft i mange år, vil blive taget som udtryk for en fremsynet og positiv trafikpolitik til gavn såvel for erhvervslivet som for de kommende generationer.

Forholdet er jo det, at trafikinvesteringer næsten altid betaler sig. En beslutsom og konstruktiv holdning til de to lovforslag, som i dag er til behandling, er sikkert heller ikke uden betydning for befolkningens syn på folketinget, på de demokratiske organers evne til at løse store og vanskelige problemer i det hele taget.

For det konservative folkeparti har der aldrig været tvivl om, at det vigtigste måtte være at få bygget en bro over Store Bælt. Det har været noget af en mærkesag for os, og det var derfor med tilfredshed, vi under forespørgselsdebatten i 1963 her i folketinget konstaterede en vidtstrakt tilslutning til broens førsteprioritet. Jeg har haft en fornemmelse af, at dette flertal har holdt sig nogenlunde siden da, og håber også fortsat, det er til stede.

Derfor var vi også meget velvillige, da regeringen fremlagde disse tanker i lovforslaget om en løsning af Storebæltsproblemet, nemlig ved en bro, der tilgodeser både jernbanetraffikkens og vejtraffikkens behov. I den konservative folketingsgruppe står vi bag en sådan løsning.

Men der er jo et mindretal, som er mere indstillet på, at løsningen skal foregå på en anden måde, der går ud på en jernbanetunnel under Østerrenden og en lavbro over Vesterrenden. Her er forholdet det — og det må man erkende — at denne biltogsforbindelse er den billigste og den mest rentable efter de beregninger, der er gjort, men at kapaciteten ved en sådan løsning er mere begrænset end ved en vej- og jernbanebro og i virkeligheden er så begrænset, at den må være opbrugt inden udløbet af dette århundrede.

Denne ret betydelige forskel i de to anlægs muligheder for at betjene en fremtids trafikstrøm, som naturligvis kan blive større eller mindre alt efter den afgiftspolitik, som man fastlægger, er efter min mening så væsentlig, at man i virkeligheden ikke kan