

[Sigsgaard.]
 grad bestemmer de offentlige investeringer, og på det område er der jo ingen styring, og jeg tror heller ikke så meget på, at den styring kommer. Der kræves jo meget f. eks. fra SFs side og også til dels fra socialdemokratiets side, men det er jo en grundlov i det samfundssystem, vi lever i, at det er de private investeringer, der bestemmer udviklingen, og at de private investeringer koncentrerer sig i Europaregie, i dansk regie osv. Derfor bliver al planlægning i høj grad til det, jeg vil kalde en vejrhaneplanlægning: man undersøger, hvad vej blæser vinden, og så sigter man i øvrigt den vej. Men alligevel er der jo visse muligheder for det offentlige, for staten, for kommunerne. Det er muligt at droppe pyramiderne, vor tids pyramider, hvad enten de ligger på Saltholm eller ude på Store Bælt, eller det er nogle kæmpestore vejprojekter. Det er også muligt at forbedre den lokale kollektivtrafik, altså også i byerne.

Vi er imod Saltholm, vi er imod Storebæltsbroen, vi er imod de store vejinvesteringer. Vi er for en udvidelse af banenettet. Men det drejer sig ikke kun om, at den kollektive trafik skal udkonkurrere den individuelle trafik, det drejer sig også om at indrette samfundet sådan, at vi ikke behøver at spille timer daglig på transport. Man må ind på sådan noget som udflytning af statsinstitutioner, restriktioner for oprettelse af virksomheder i storbyen osv., men det var der ikke rigtig noget af i redegørelsen. Ministeren tager det ligesom for givet, at vi skal køre så og så meget mellem de og de trafikmål, og så er spørgsmålet bare hvordan. En sådan trafikpolitik er efter min mening ikke rigtig trafikpolitik: den har ikke den sammenhæng med de andre områder, som jeg tror ministeren gerne ville have den skulle have.

Ingomar Petersen (RV):

I ministerens redegørelse vedrørende Allsundbroforbindelsen nævnes, at dette anlæg bør være en ren statsopgave, og at der i den forbindelse bør indgå i overvejelserne, hvorledes trafikken fordeler sig på fjerntrafik og regional- og lokaltrafik. Rent umiddelbart kan det lyde besnærende fornuftigt at undersøge trafikens fordeling på lokal-, regional- og landstrafik for at finde en passende

udgiftsfordeling, men ved en nærmere eftertanke kan man kun komme til, at denne tankegang er helt forkert.

I 1972 vedtoges en ny vejlov med tre vejbestyrelser, den ene staten, de andre amterne og kommunerne, og hver af disse tre vejbestyrelser har ansvar og pligter, sådan at trafikken kan afvikles på en forsvarlig og sikker måde. Hvis man vil indføre det af ministeren nævnte princip på alle kommende vej- og broanlæg, må der udarbejdes omfattende trafikanalyser for at finde et fordelingsgrundlag. Det betyder, at staten ikke vil vedkende sig sin forpligtelse som vejbestyrelse. Man kan diskutere, om tre vejbestyrelser er rigtigt, men loven er der, og loven skal respekteres.

Et andet problem ved ministerens forslag er faren for pression: hvis de mere velhavende dele af Danmark tilbyder staten at betale tilskud til de opgaver, som retligt påhviler staten, så risikerer man en prioritetforvridning — det skæve Danmark bliver endnu skævere. Mig bekendt har man ikke tidligere opkrævet lokale bidrag til de cederede statsopgaver. Hvis ministerens tanker vinder gehør, må jeg anmode om, at en tilsvarende opdeling af trafikken i lokal-, regional- og landstrafik også sker for allerede udførte arbejder, nye arbejder og arbejder, som er under projektering. Jeg tænker her bl. a. på Helsingørmotorvejen, Salingsundbroen, Vejle Fjord, omfartsvejen ved Ringsted, Røndemotorvejen og andre vej- og broanlæg.

Jeg håber ikke, at ministerens forslag her vedrørende Allsundbroen kun er fremsat for at forsinke projektet vedrørende Allsundbroen. Projektet er yderst påtrængende. Trafikken over den nuværende bro i Sønderborg bryder sammen hver eneste eftermiddag.

Jeg henstiller til ministeren på ny at overveje sit forslag om lokaltilskud til statsarbejder. Jeg vil på det kraftigste fraråde at indføre en ny kurs og vil ikke undlade at tilføje, at de lokale myndigheders overtagelse i Sønderborg af den gamle hovedlandevej bliver en tung byrde at bære rent økonomisk. Men de af ministeren ønskede beregninger over trafikfordelingen dernede er jo allerede udarbejdet i samarbejde mellem ministerens eget vejdirektorat, amtsrådet og byrådet. De oplysninger, man ønsker, er til stede el-