

[Jens Kristian Hansen.]

tilsagn fra den socialdemokratiske folketingsgruppe om en hurtig løsning af Alsundprojektet. Jeg vil da naturligvis også gerne takke de andre ordførere, der har givet et positivt tilsagn herom. Vi regner helt med ud fra de tilsagn, der er givet her, at projekteringen af Alsundbroen påbegyndes i midten af 1976, og det siger vi tak for.

Dohrmann (FP):

Ministeren sagde forleden, at vi skulle forsøge at se alting i en stor sammenhæng, og det er jo så rigtigt, som det er sagt. Men hvad sammenhæng er der imellem, at ministeren den ene dag står nede i Sønderjylland og stiller dem en bro i udsigt hurtigst muligt for så den næste dag her i folketinget at fremlægge et stykke papir, hvor han vedrørende Alsund kun bruger 13 linjer?

Nu er jeg ikke overtroisk, og derfor tror jeg ikke, at de 13 linjer skal tillægges større betydning, men jeg tror ikke, at ministeren fuldt ud har fattet, hvor store problemer den nævnte trafikforbindelse er årsag til nede i Sønderjylland.

Jeg skal ærligt indrømme, at de bemærkninger, ministeren kom med, chokerede mig. Det eneste, der står, er faktisk, at det må overvejes med en bro. Nu var den socialdemokratiske ordfører for gruppen ganske vist meget mere positiv, og det vil jeg da gerne sige tak for, men ministerens bemærkninger giver alvorlig grund til bekymring. Hele indholdet af det, der står i redegørelsen — nu bruger jeg jo nok for stærke ord oven på de bemærkninger, ordføreren kom med, men ellers ville jeg betegne det som ren og skær sabotage.

Ministeren kom med en hel masse nye problemer, f. eks. hvem der skal finansiere det. Det er intet problem, hr. minister. Det er en ren statsopgave.

Ministeren nævner i samme forbindelse, at der skal foretages nogle tællinger over, hvor meget der er lokaltrafik, og hvor meget der er fjerntrafik. De undersøgelser er foretaget, og jeg gør igen opmærksom på, som jeg har gjort det ved tidligere lejligheder, at de store industrivirksomheder, der ligger dernede, som f. eks. Danfoss og J. F., er ilde stedt, som forholdene er i dag.

Ministerens redegørelse eller menu, som han har lagt den frem, vil jeg betegne som

en ret bestående af lutter tomme skylleskåle og åbne vinduer.

Guldborg (V):

Jeg vil først sige, at i denne meget generelle trafikpolitiske debat, der her har været lejlighed til, synes jeg, det er rimeligt at tage ordet og minde om, at der inden for en ret lang periode i virkeligheden og med forskellige flertal og forskellige regeringer er sket en meget fundamental ændring i dansk trafikpolitik, som man ligesom går lidt let hen over, bl. a. i diskussionen om vejene.

Jeg har prøvet at se på de oplysninger, som ministeren har givet i sin redegørelse, og kan sige, at det ganske normale forløb af udviklingen af vejbudgetterne i Danmark sammenlagt for alle myndigheder, sådan som det burde være efter den gamle lovgivning, for det var vedligeholdelsesudgifter og udgifter til visse udvidelser og forbedringer på forskellige områder, ville i dag have ført til, at vejbudgettet sammenlagt for amter og kommuner og stat ville have været 7 mia kr. pr. år, og det er 3,2 mia kr.

Der er en bevidst ændring, og der ligger altså en besparelse, som i dagens penge er 3,8 mia kr. pr. år i forhold til den tidligere trafikpolitik, og det er sket i meget bred enighed. Det synes jeg vi skal konstatere og så samtidig — det er derfor, jeg tager ordet — sige, at en af de vigtigste forudsætninger for at foretage en så dristig omlægning, som det sådan set har været, er, at så får vi råd til at løse nogle af de meget store og meget afgørende nøgleproblemer.

Jeg skal sige nogle få ord om det ene og efter min opfattelse største trafikale nøgleproblem. Lufthavnen er en virksomhed, det er ikke et trafikalt problem. Men det store trafikale nøgleproblem er naturligvis Store Bælt. Og det er ikke bare spørgsmålet om at vælge den ene eller den anden løsning eller, som nogle med en flot håndbevægelse har været inde på at sige i dag, et par milliarder kroner mere eller mindre, men det er efter min mening også spørgsmålet om at træffe en disposition, som kommer til at præge dansk trafikpolitik videre frem, og, det siger jeg for mit eget vedkommende, træffe en disposition, som ligger så nær ved de realistiske muligheder i fremtiden, at det ikke blot bliver endnu en vedtagelse, der aldrig bliver til andet. Derfor tager jeg altså ordet.