

[Ministeren for offentlige arbejder]

måneder, i hvilke jeg har skullet bestride mit nuværende embede, har det været mig en forbløffelse at se, hvor mange folketingsmedlemmer der kommer op om sager, der vedrører deres område, og som pludselig har taget en anden stilling end den, de havde, da de oprindeligt stemte for en eller anden vejlov, fordi de er kommet ud for et lokalt pres. Det er jo en gammel erfaring herindefra, og det er vel ikke helt unaturligt. Er der noget, der kan forene folketingsmedlemmer fra de i øvrigt hinanden mest fjernliggende partier, er det netop, når der kommer sådan et trafikalt spørgsmål op. Da man i sin tid skulle bestemme flyveruten fra Jylland til England, havde vi en valgkamp her i landet, og da oplevede man, at visse partiers ordførere i Vejle amt stod og anbefalede, at ruten skulle udgå fra Billund. Samme aften stod kolleger fra det samme parti under valgkampen i Århus amt og sagde, at den skulle udgå fra Tirstrup. Det er altså en gammel erfaring, at her stikker lokalpatriotismen meget højt op, og jeg tror nok, det er det samlede folketingspligt at passe på ikke at prioritere for meget efter denne lokalpatriotisme. Det er vor opgave her at anlægge – hvad skal vi sige? – fugleøjeperspektivet, se tingene i en samlet plan, og det er altså ud fra den betragtning, at vi har prioriteret den banestrækning, som er på bordet i dag, højere end de andre, som jeg til fru Margrete Auken altså har sagt at vi meget gerne vil komme med snarest muligt, og som jeg i udvalget vil redegøre nøjere for.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Jeg synes blot, inden man fortæber sig i fremmedord m.v. som den regularitet eller præcision i DSB, som ministeren taler om, at det skal slås fast, at den er forbedret på en for vor tids fartglæde såre mærkværdig måde. For det reelle inden for DSB er, at man ikke kunne eller ville overholde den bestående fartplan eller køreplan. Da man ikke ville eller kunne gøre det, og da man ikke ville køre stærkere, sagde man til sig selv: så forlænger vi rejsetiden, og så skulle vi jo nok kunne overholde det. Det er det, der reelt er sket også på den strækning, vi taler om.

Man kunne tro, at jeg plejede mine særinteresser for så vidt angår den regularitet, der kommer på denne strækning, men det gør

jeg ikke, idet jeg selv ikke er særlig præcis, og derfor passede det mig udmærket, at de tog var en tyve minutter til en halv time forsinket, så kunne jeg altid ringe hjemmefra, og når de var forsinket, så var jeg egentlig talt også forsinket, og derfor gik det godt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Knud Østergaard).

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 30:

Forslag til folketingsbeslutning om kystsikring.

Af Bilgrav-Nielsen (RV) m.fl.
(Fremsat 30/11 82).

Sammen med denne sag foretoges den sidste på dagsordenen opførte sag, nemlig:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 96:

Forslag til lov om finansiering af kystsikring.

Af Dohrmann (FP) m.fl.
(Fremsat 17/12 82).

Forslagene sattes til forhandling.

*Forhandling***Ministeren for offentlige arbejder (Arne Mølchior):**

I den sidste halve snes år er der efter grundige overvejelser dels udført en række betydelige dige- og kystsikringsarbejder, dels taget meget væsentlige initiativer til fastlæggelse af retningslinjer for en aktiv og afbalanceret politik for det offentliges medvirken