

[Henning Jensen.]

teknikere udarbejdet en ny linjeføring for den oprindelige diagonalvej. Vi ved alle, at den lovgivning er ca. 10 år gammel, og der er som bekendt løbet meget vand ud i sandet siden.

En række teknikere på lokalt plan i Vejle amt har konstateret, at der kan spares op imod 50 mill. kr. i 1972-beregninger, såfremt man ændrer den linjeføring, og det bakkes nu altså op af teknikere i vejdirektoratet. Det bør måske føjes til, at naturfredningsforeningen i høj grad er interesseret i denne ændring af linjeføringen, idet man så undgår beskæringer af de meget naturskønne områder ved Mossø.

Derfor vil jeg gerne spørge ministeren, om ministeren vil overveje at fremsætte forslag til en ny anlægslov, når hele problematikken har været til høring i Vejle amt.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

De oplysninger der foreligger om, at disse to projekterede veje vil få en relativt lille trafikmængde, er jo ikke tilbagevist; det kan være et skøn, men det er da vist rigtigt, at hvis man gennemfører den nye løsning her, den billigere løsning, som vejdirektoratet har projekteret, fordi det andet ikke rigtig kan blive fremmet, så vil det nok koste kommunerne — også hr. Hans Mikkelssens kommune — flere penge til deres vejarbejde. Det er man godt klar over.

Til hr. Henning Jensen vil jeg sige, at jeg selvfølgelig vil overveje en ændret anlægslov, hvis de teknikere, som arbejder med denne vejplanlægning, kommer frem til et forslag, som jeg synes er bedre end det, vi har nu.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af Fuglsang (DKP) til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren oplyse om de økonomiske og praktiske principper for den aftale, der er indgået mellem DSB og ØK-selskabet „Alfragt“, og vil ministeren søge denne aftale opsagt?“

(Spm. nr. 132).

Skriftlig begrundelse.

Spørgsmålet drejer sig om den aftale, der

for 2 år siden blev indgået mellem DSB og „Alfragt“, der foruden ØK består af skandinaviske og andre udenlandske rederier, om containertransport til Hamburg fra København og andre danske havne.

Angående de økonomiske principper hævdes taksterne at være så billige, at de i virkeligheden virker som subsidier til nævnte koncerner, og ikke mindst bevirker aftalen sammen med EFs åbne grænser, at danske havne — og dermed danske havnearbejders beskæftigelse — svækkes i forhold til Hamburg.

Fuglsang (DKP):

Det spørgsmål, jeg har stillet, kan naturligvis ikke have nogen umiddelbar forbindelse med den sidste opsigtsvækkende udvikling i forholdet mellem de danske statsbaner og ØK, men det er da klart, at denne i høj grad aktualiserer spørgsmålet. Det, at generaldirektøren for statens baner træder ind i bestyrelsen for vores største koncern, anskueliggør jo det for vor tid så typiske begreb, statsmonopol-kapitalisme, idet det viser, at staten ikke er så neutral, som det somme tider fremstilles, men at den, som det er tilfældet her, samarbejder med koncerner og jo givet i væsentlig grad i deres interesse.

Vi så forleden uge, hvordan man ydede direkte tilskud til bl. a. ØK, og det spørgsmål, som mange var interesseret i, er bl. a. det, jeg ønsker oplyst: hvor megen støtte får man indirekte gennem de fragtaftaler, der er indgået her?

En anden side af spørgsmålet — det er den direkte foranledning til det — er en henvendelse til mig fra forskellige havne og fra havnearbejdere, som føler deres beskæftigelse truet ved, at en hel del af det, de skulle arbejde med, overtages af dette Alfragt, og at en hel del varer herigennem går uden om danske havne og føres til Hamburg.

Men dette har for mig langt videre perspektiver; det er jo nemlig historisk kendt, at Hamburg i århundreder gennem sin økonomiske overvægt så at sige har været i stand til at hæmme udviklingen handelsmæssigt og industrimæssigt i det øvrige Danmark; nu har altså fællesmarkedets åbne grænser genskabt en sådan situation, og man lægger i Hamburg ikke skjul på sine bestræ-