

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ligger også en problematik omkring Øresundsaf-talen, og det, der må gøres, er, at man på en eller anden måde planlægger tingene sådan, at man får en samtidighedsordning, muligvis sådan, at man kan arbejde fra det ene sted til det andet sted, altså en effektivisering af planlægningen og udførelsen af arbejderne. Det må indgå i de ting, vi diskuterer også i forhold til den trafikredogørelse, som jeg har lovet udvalget om offentlige arbejder skulle komme snarest muligt; vi må tage hele den samlede prioritering i Danmark op til drøftelse og finde en trafikpolitisk linje.

Men jeg vil gerne understrege, at en af de ting, der også må spille ind i prioriterings-spørgsmålet, naturligvis er, at man kommer til hjælp dér, hvor beskæftigelsen kan op-hjælpes gennem trafikinvesteringer, gennem trafikudvikling. Jeg mener også, sagt til fru Grete Hækkerup, at spørgsmålet om broen over Guldborgsund må indgå i den almindelige trafikpolitiske drøftelse.

Tandrup Jensen (FP):

Jeg vil først sige tak til hr. Hovmand for den opbakning, jeg fik, og så vil jeg også udtale en tak til ministeren. Jeg er da helt klar over, at vi først skal have vedtaget finansloven, men jeg forstår, at ministeren har øjnene rettet på problemet.

Det videre perspektiv må vel også ses på baggrund af transittrafikken; jeg tænker her på hovedstadsområdet og Norge og Sverige såvel som Vesttyskland. Jeg er overbevist om, at hvis vi kommer i gang med dette projekt, vil svenskerne også gerne gå i gang med HH-projektet, uanset om vi skal have Saltholmlufthavnen eller ej. Der har jo også været røster fremme i Tyskland om en bro over Fehmarn. Jeg tror, det er meget vide perspektiver, der ligger i at få fremmet fugleflugtslinjen.

Jeg forstår til fulde den skepsis, der er opstået i Storstrømsamtet, når jeg tænker på, at der gik 50 år, inden vi fik den første bro; det første forslag blev fremsat af DSB i 1887, og vi indviede broen i 1937. Men jeg kan tilføje, at stemningen meget hurtigt kan vendes, for da folketinget i 1932 havde vedtaget, at vi skulle have en bro, var der forudsat en byggeperiode på 5 år, men det

blev dog gennemført på 4½ år. Det viser, at pessimisme hurtigt kan vendes til optimisme.

Jeg siger tak til ministeren og håber på et positivt resultat.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Knud Jespersen* (DKP) til handelsministeren:

„Kan ministeren oplyse, hvor meget oliepriserne er ændret i hvert kvartal de sidste to år i henholdsvis producent-, engros- og detaillerede?“

(Spm. nr. 30).

Skriftlig begrundelse.

For at kunne planlægge en stabil energiforsyning til stabile priser må det være afgørende at lokalisere de steder, hvor priserne er ændret mest, og finde årsagen hertil. Efter de seneste oplysninger om et fald på 30 pct. i råolieprisen uden tilsvarende fald i detailprisen kommer de syv største multinationale olieselskaber til at bære et tungt ansvar, som ministeren måske kan belyse nærmere med konkrete tal.

Knud Jespersen (DKP):

Motiveringen til at rejse dette spørgsmål endnu en gang, er alt det, vi var igennem i vinterperioden, hvor vi oplevede en vældig pengeafpresning; jeg påstod dengang, at det var oliemonopolerne, som berigede sig, og ikke olieproducenterne. Da vi ved — og sådan har det været hele tiden — at stigninger i olie- og energipriser virker som bomber under hele prisniveauet, er det altså et spørgsmål af ganske omfattende rækkevidde.

Når jeg spørger handelsministeren, er det for at få afklaret, hvordan prisudviklingen har været i forholdet mellem detail- og produktionsled i hvert kvartal de sidste to år.

Som yderligere motivering kan nævnes, at man har nedsat råoliepriserne med ca. 30 pct., at der ligger en lang række skandalesager i Frankrig, at man overvejer at nedsætte en kommission i USA til at undersøge, hvilken rolle 7 af de største af monopolerne har spillet. Nu beder jeg ministeren, da jeg går ud fra, at han er interesseret i multinationale