

[Jes Schmidt]

ser er indarbejdet i de foreliggende ændringsforslag fra regeringen. Det pynter rent finansielt på billedet, når man kan medregne momsforhøjelsen på 2,25 pct. og de meget omdiskuterede skattereguleringer. Man når derved til en merudgift på finanslovsforslaget på ca. 11 pct.

Når man har hørt de til dels dramatiske udtalelser, som er fremkommet her fra talerstolen om ændringsforslagene, kan man på den anden side undres, når man i de nyeste statistikker får oplyst, at det ikke drejer sig om et finanslovsforslag for et fattigt udviklingsland i Afrika eller Asien, men at det drejer sig om et finanslovsforslag for et af de fem rigeste lande i verden, de fem lande, hvis befolkning har størst indkomst: Canada, USA, Sverige, Danmark og Vesttyskland. Det er, som om man en gang imellem, også ved behandlingen af disse ændringsforslag, taber lidt af sansen for proportionerne.

Efter vor opfattelse har vi at gøre med et efter omstændighederne hæderligt finanslovsforslag, inklusive ændringsforslagene. Til disse omstændigheder hører stadig, og det må vi jo ikke lukke øjnene for, at samfundet bruger flere penge, end det tjener, og derfor fortsat må gå lånevejen. Dertil hører også, at der fra mange sider mere rejses krav, end der tages hensyn til helhedens vel, der jo i sidste runde kommer hele befolkningen til gode.

Ser vi på regeringens besparelsesforslag, kan man nok stille det spørgsmål, hvilken af de to regeringspartnere der mest har fået sin vilje. Noget kunne tyde på, at ingen er særlig begejstrede over enkelte af de foreslåede besparelser, og mangen en tro partisoldat må i disse uger vænne sig til tanker, som slet ikke stemmer overens med de ønsker, man i grunden har.

Jeg tænker her på hele trafikområdet, som jo rammes ret hårdt af regeringens besparelsesforslag. Og når det er rigtigt, at trafikpolitik også er erhvervs politik, så må man vist have lov til at påstå, at mange af besparelserne ikke netop er erhvervsvenlige. Og et blomstrende erhvervsliv er og bliver dog forudsætningen for en sundere økonomi.

At vi ikke kan stemme for den såkaldte besparelse på Statsbroen Store Bælt, er jo ikke en hemmelighed. Jeg behøver ikke at gå nærmere ind på denne sag, idet vi jo for nogen tid siden her i salen har haft en forespørgselsdebat netop om broen. Men jeg vil

tillade mig at tage udsættelserne af motorvejene som et eksempel på en besparelsespolitik, som vi ikke kan lægge ryg til, og som vi ikke kan stemme for. Her vil regeringen med sine forslag i 1979 spare 60 mill. kr. og i hvert af årene 1980 og 1981 50 mill. kr.

Som trafikministeren skriver i sin redegørelse til finansudvalget, er der tale om meget følelige indgreb i anlægsaktiviteten, og det tør nok påstås. Jeg kunne her tale om situationen på Fyn eller om de andre strækninger, som rammes af regeringens besparelsesforslag. Man slår her hårdt mod trafikens infrastruktur og dermed i virkeligheden mod erhvervslivet.

Da man den 13. juni 1978 indviede motorvejen fra Flensborg over grænsen til Åbenrå, faldt der store ord. I tale og skrift blev der bl. a. af vejdirektoratet peget på, at nu var Danmarks vejnet snart tilknyttet hele det europæiske motorvejsnet, senest i 1982 ville den for tilslutning nødvendige motorvej være færdig til åbning. Intet under, at man i Norge, i Nordsverige, i Jylland og videre mod syd med spænding imødeså videreførelsen af det arbejde, som var kommet så godt i gang, og derfor er skuffelsen over regeringens besparelsesforslag her særlig stor.

Nu har regeringen med alfaderlig vilje sat en bremse for udbygningen af motorvejsnettet. Drejer det sig i Sønderjylland om 6 eller 18 måneder? Ja, det har vi ikke kunnet få oplysning hos trafikministeren om. Man har end ikke kunnet fortælle os, hvor meget besparelserne nede i Sønderjylland beløber sig til, og man har heller ikke skabt fuldstændig klarhed over, hvad der i grunden bliver af disse besparelser dernede, når man tager i betragtning, at vi fra de europæiske institutioner modtager lån netop til bygningen af denne vejstrækning.

Spareforslagene på motorvejsområdet og især i Sønderjylland giver os derfor i dag anledning til at henstille til regeringen og til trafikministeriet at tage situationen op til en ny overvejelse. Færdiggørelsen af den sønderjyske motorvej har nemlig allerede nu ført til oplysninger, der stiller regeringens besparelsesforslag i et særligt lys. I juli i år udgjorde stigningen 18,5 pct. i antallet af indkørende biler, i august 36,4 pct., i september 51,9 pct. og i oktober 61,5 pct. Politiet mener, at stigningen vil fortsætte, når motorvejen over landegrænsen bliver mere kendt ved indteg-