

[Jes Schmidt]

ning på automobilkort. I sommerweekenderne har trafikken vist tendens til en fordobling i forhold til 1977, og det medførte kødannelse ved motorvejens slutning 15-16 km både nord og syd for motorvejens tilslutning.

Disse tal bekræfter ministerens opfattelse, når han skriver til finansudvalget: Der må før åbningen af etappen Skovby-Christiansfeld i 1983 forventes væsentlige trafikale problemer ikke blot på omkørselsvejen, men også på strækningen nord for Haderslev. Dertil kommer spørgsmålet, om man i virkeligheden opnår den besparelse, som regeringen foreslår. Med andre ord, om ikke udskydelsen 6 måneder eller 18 måneder - vi ved det ikke - vil føre til en fordyrelse af arbejderne, der ophæver den af regeringen forventede besparelse.

Af alle disse grunde kan CD ikke stemme for de nævnte trafikale besparelser. Vi må tværtimod henstille til regeringen, at den tager nogle af de mest vanskelige problemer op til nyvurdering. Trafikpolitik er nu engang også erhvervs politik.

I øvrigt kan jeg meddele, at CD kan stemme for størsteparten af regeringens ændringsforslag, selv om vi ikke lægger skjul på, at vi har visse betænkeligheder.

Hvad angår andre partiers ændringsforslag, oplever vi atter i år, at der findes realistiske forslag, som vi til dels kan støtte, og at der findes mængdevis af forslag, der, som det er blevet sagt, kun bliver stillet for at markere en holdning. Det er altså ændringsforslag, som partierne i forvejen ved ikke har en chance for at blive vedtaget, men de skal altså markere, at man er mod NATO, man er mod EF, man er mod det europæiske samarbejde i almindelighed. Dette er ikke CDs politik, hvad angår besparelsesforslagene.

Ved finansloven 1978 stillede vi en række realistiske ændringsforslag, som enten straks blev vedtaget, eller som i løbet af de følgende måneder fandt en løsning i en efter vor opfattelse fornuftig proces. Jeg kan bare nævne det sønderjyske telefonspørgsmål og flere andre. De fandt en løsning, fordi man her i folketinget og almindeligvis også i regeringen indså, at der var virkelig fornuft i dette. Vi tror også, at vore ændringsforslag i år er realistiske, selv om vi måske nok i første runde ingen chance har. Men af den grund lader vi os ikke forføre til at gå ind for en tom markeringspolitik. Vi vil fortsat gå ind i

et positivt arbejde for at få det bedste ud af den nye finanslov, som vi jo alle sammen her i landet skal leve med.

Jeg vil slutte med en dyb beklagelse over den behandling, som vi fra et vist partis side har været udsat for i finansudvalget og også her i folketinget. På baggrund af de triste erfaringer, vi oplevede forrige år med fremskridtspartiets ændringsforslag, forsøgte vi i finansudvalget at gardere os mod en gentagelse af samme situation. Der blev opstillet og fast aftalt en køreplan. Denne køreplan er af det nævnte parti blevet brudt. Jeg ved personlig, at langt ind i fremskridtspartiet er man ked af, at man i dag må lade sig sige, at man repræsenterer et parti, som ved finanslovdebatten kan betegnes som et parti, der ikke er i stand til at holde aftaler og afgivne løfter. Nu skal man bare ikke bagefter komme og fortælle os, at det er de andre partier, som også på den måde vil isolere fremskridtspartiet.

Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen om ændringsforslagene og udsætte mødet. Det genoptages kl. 13, hvor vi begynder med dagsordenens punkt 8: Spørgsmål til ministrene.

Mødet udsat kl. 12.47

Mødet genoptaget kl. 13.00

Man gik til:

8) Spørgsmål til ministrene:

1) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

Keld Larsen (VS):

»Hvad er der foretaget med henblik på at opfylde det af daværende trafikminister Kjeld Olesen den 6. april 1978 givne tilsagn om, såfremt der lokalt kunne skaffes de $\frac{2}{3}$ af beløbet, at søge bevillingsmyndighedens tilslutning til, at staten afholdt den sidste tredjedel, ca. $3\frac{1}{2}$ mill. kr., af det beløb, det ville koste at få hævet Vallensbæk-Tårnby motorvejens passage af Kalveboderne fra 7 til 14 m fri højde?«