

ikke begyndt med at bygge motorveje fra en ende af landet i stedet for i småbidder?»

Da havde vi åbenbart en visionær trafikminister fra Socialdemokratiet, og det tror vi da også at der er potentiale til i den nuværende, og derfor ser vi også gerne, at man bakker vores forslag op.

(Kort bemærkning).

**Else Winther Andersen (V):**

Vi har jo for kort tid siden haft en ordveksling om, hvorvidt det er vejene, der kommer først, eller det er beskæftigelsen, og i den forbindelse vil jeg sige, at i Ebeltoft har vi faktisk gang i beskæftigelsen; men man kan ikke få sine varer frem, fordi vi ikke har en ordentlig omfartsvej derovre. Den oplysning vil jeg da godt give, at her er der i hvert fald beskæftigelse.

Derudover har vi et blomstrende turist-erhverv, men det er ved at gå i stå på grund af trafikpropperne, for man kan hverken komme frem eller tilbage. Så det hænger altså ikke sammen, når regeringen siger, at den gerne vil være med til at skabe flere arbejdspladser rundt om i landet! Dem får vi ikke, når trafikken går i stå.

Noget, som er meget vigtigt for Ebeltoft by, er faktisk også selve trafikikkerheden. Det er nemlig sådan, at det store antal biler, der kører igennem byen på vej til Odden Færgehavn, medfører et stigende antal trafikulykker.

Derfor vil jeg spørge den socialdemokratiske ordfører: Hvor længe har man i grunden tænkt sig at blive ved med at lukke øjnene for den trafikmæssigt set virkelig sorte plet, som det er, at vi ikke har en omfartsvej omkring Ebeltoft? Og det er jo en sort plet både for trafikikkerheden og for erhvervet i området.

(Kort bemærkning).

**Hans Christian Schmidt (V):**

Den socialdemokratiske ordfører, hr. Poul Andersen, sagde, at trafikministerens redegørelse var fyldestgørende. Nu kan det jo ofte afhænge af, hvad man selv havde tænkt sig at høre, og ikke altid af, hvad de resterende folketingsmedlemmer havde ventet sig.

Jeg må med det samme sige, at jeg var glad for at høre trafikministeren tale om miljøet, om sikkerheden og om, at man skulle gøre noget ved rute 11 ude ved Vestkysten. Faktisk er det sådan, at man i Sønderjyllands Amt har den opfattelse, at når lastbiler kommer til Ribe, drejer de af og kører tværs ind over Sønderjylland for at køre over grænsen ved Kruså, og det kan

umuligt være godt for miljøet. Det ville være bedre, om man fordelte trafikken lidt.

Men det, som er det mest afgørende, og som bringer mig herop nu, er, at hvis man ser på Danmarks største arbejdsplads, Danfoss, som ligger i Als Sund-området, kan det undre én, at der ikke i trafikministerens redegørelse er fundet plads til på en eller anden måde – det kunne være ved hjælp af en motortrafikvej eller måske en anden løsning – at give mulighed for at sikre miljøet her. Hvis man har prøvet at køre derne, vil man i forbindelse med den almindelige sikkerhed også vide, at det er meget afgørende, at vi får gjort noget ved dette problem. Ikke mindst har erhvervsvirksomhederne nævnt det gang på gang.

Så jeg synes ikke, redegørelsen var fyldestgørende. Jeg synes i hvert fald, trafikministeren så skulle have været inde på, hvad vi kan gøre for erhvervslivet i Als Sund-området, og særlig med henblik på, at Danmarks største arbejdsplads ligger her.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Ved at lytte til hr. Poul Andersens ordførertale får man en klar fornemmelse af, hvad man kan kalde en meget væsentlig forskel på de overordnede målsætninger og den praktiske politik.

Jeg hørte ord som: Det er et mål at flytte vægten over på kollektiv person- og godstransport! En overordnet målsætning er nødvendig! Andre hensyn end de rent trafikpolitiske må tælle med! Og det lyder jo vældig godt, men det viser simpelt hen den hulhed, der er i den socialdemokratiske trafikpolitik, for praksis er faktisk en anden.

Dér viser det sig jo, at jeg faktisk kan løse hr. Svend Heiselbergs problem med hørelsen før, for uanset hvad ministeren sagde i sit indlæg, så er hans praksis jo, at han med glæde – indtil nu i hvert fald – har stemt og arbejdet for et hvilket som helst vejforslag, som nogen i sin vilde fantasi kan finde på.

Og det tror jeg også vil ske med nogle af de andre forslag, som nu er blevet væltet ud over bordet. Så vidt jeg kan høre, er der ikke mere tale om, at 10, 20 eller 30 pct. af Danmark skal asfalteres; vi er snart oppe på de 50 pct. med de forslag, der nu foreligger.