

[Stæhr Johansen.]

ning mellem de danske landsdele. Hertil kommer, at vi meget vel kan komme ud for, at Tyskland får samme interesse for en fast Rødby-Femern forbindelse, som vi nu har set i Sverige for Øresund. Hvis vi i en sådan situation ikke var i gang med Storebæltsplanen, kunne vi ende i en helt uoverskuelig situation, der både nationalt og erhvervmæssigt ville være ødelæggende.

Kastrup lufthavns internationale betydning for ikke blot Danmark, men hele Skandinavien vil blive væsentligt forringet, hvis den ikke kan udbygges i de kommende år. Der regnedes oprindeligt med investeringer for 140 mill. kr. i 1970-71, 100 mill. kr. i 1971-72, 75 mill. kr. i 1972-73, 70 mill. kr. i 1973-74, 60 mill. kr. i 1974-75 og 50 mill. kr. i hvert af de følgende fire finansår. Det er investeringer, der skal sætte denne lufthavn i stand til at løse store erhvervmæssige opgaver og føre store valutabeløb til landet. Der regnes med 10 millioner passagerer i 1975 og over 14 millioner i 1980. En sådan udvikling kan naturligvis ikke finde sted under et anlægsstop, og vi har allerede set, hvordan firmaer taler om at flytte aktiviteter til f. eks. Sverige på grund af usikkerheden omkring fremtidige anlæg. Det er derfor nødvendigt, at vi straks ophæver det bestående anlægsstop, inden vi går glip af yderligere aktiviteter til fordel for andre lande. Det er altså en mere vidtgående forholdsregel, vi foreslår, end den senere delvise ophævelse af anlægsstoppet, som jeg forstår regeringen bebuder.

Forslagsstillerne har ved fremsættelsen været opmærksomme på det store økonomiske pres, som regeringens plan om samtidighed i gennemførelsen af Storebælt og Saltholm — og for så vidt også Øresundsbroen — vil medføre. Vi mener, al logik må tilsige os i Danmark at begynde med den ene store opgave og koncentrere kræfterne om den.

De lovforslag, som dette forslag gerne skulle fremkalde, vil kunne vedtages hurtigt og uden at foregribe drøftelser af andre

store trafikprojekter, herunder Saltholm lufthavn og de store vejarbejder i tilknytning til broen København-Malmø. Den hurtige påbegyndelse af Storebæltsbroen uden samtidig påbegyndelse af Saltholm vil bane mulighed for en fornuftig prioritering af de store trafik anlæg. Man vil hermed imødegå det pres, der kan opstå, hvis Øresundsbroen, dennes vejanlæg, Saltholm lufthavn og Storebæltsbroen skal gennemføres samtidig. Jeg skal hermed anbefale forslaget til folketingets velvillige og hurtige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om mindstepriser for fisk.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 61) findes i tidenden sp. 692, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 123).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

*Anden behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om udførsel af fisk og fiskevarer.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 62) findes i tidenden sp. 692, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 123).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen. Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes tekst, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.