

[A. Chr. Andersen.]

ne. Overskuddet i Kastrup kan der vel også sættes et par spørgsmålstejn ved, hvis vi sammenligner med lufthavnens regnskaber i øvrigt, for en hel masse sikkerhedstjeneste måske hele sikkerhedstjenesten går over en anden konto, og det gør den absolut ikke f. eks. i Billund lufthavn. Derfor skal man være lidt varsom med, hvordan man regner sådan et overskud ud.

Med hensyn til støjniveauet vil jeg gerne sige, at det, jeg egentlig ville have haft ministeren til at svare på, var, om ikke man på mere internationalt plan arbejder med nogle normer for det. Jeg behøver ikke at få noget svar her. Jeg vil måske hellere stille det spørgsmål engang i spørgetiden, så ministeren kan få det undersøgt. Jeg mener at vide, at man er i gang med noget sådant, og det kan også spille en rolle for Kastrup, hvor jeg altså mener man skal beholde lufthavnen.

Per Federspiel: Jeg vil gerne takke for ministerens oplysning om, at det alene er økonomiske og ressourcemæssige betragtninger, der har bevirket, at regeringen har skudt bygningen af en Østersøbro ud i det uvisse, uanset at man fra regeringens side, som ministeren anførte, har erkendt, at anlægget af Øresundsforbindelsen afføder et naturligt behov for en landfast forbindelse videre til kontinentet. Jeg tror, ministeren må give mig ret i — han svarede ikke på mit spørgsmål — at den tanke, at denne forbindelse skulle kunne gå over Store Bælt, Fyn osv., er aldeles urealistisk.

Nu vil jeg gerne spørge ministeren, hvordan man fra regeringens side vil stille sig, hvis denne bro over Østersøen kan bygges på rent privatøkonomisk basis. Ministeren nævnte i sine betragtninger, at naturligvis må man fra regeringens side have kontrol med takstpolitik osv. Nu vil en sådan bro jo alene kunne bygges på grundlag af en koncession fra dansk og tysk side, hvor de to regeringer naturligvis kan stille deres betingelser, der ikke må være sådan, at broen ikke økonomisk kan klare driften. Den skal

formentlig kunne afskrives over en årrække på 25 år, måske endda mindre, og derefter overlades til de to regeringer. Dermed vil der ikke ske noget dræn på danske ressourcer, måske bortset fra nogle mindre arbejder til tilknytningen, og der vil ikke ske nogen belastning af den danske økonomi. For danske borgere vil der ikke ske nogen forrykkelse i den økonomiske stilling, idet de naturligvis må betale for overførslen, men antagelig mindre, end de i dag må betale for færgetrafikken. Med andre ord er det økonomisk en forsvarlig foranstaltning, der ikke vil belaste det danske budget, og den vil kunne hvile i sig selv. Vil dette ændre regeringens stilling til disse spørgsmål?

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg skal tillade mig at besvare indlæggene her i anden omgang i en lidt anden rækkefølge end den, hvori de fremkom.

Til hr. Per Federspiel må jeg sige, at det har gjort det lidt vanskeligt for mig og regeringen at tage stilling til dette Fehmarnbæltprojekt, al den stund jeg ikke kender noget til projektet. Jeg har forstået, at der skulle være fremkommet et tilbud, og jeg har forstået — jeg bruger udtrykkelig den terminologi — at det skulle være fremsat igennem fjernsynet, og det er en lidt sjov form for kommunikation. Et egentlig tilbud af det omfang og indhold, hr. Per Federspiel nu nævner, er ikke kommet mig eller den øvrige regering i hænde, og det er vel nok rimeligt at sige, at man ikke vil udtale sig, før man kender det tilbud, som eventuelt måtte foreligge, mere i detaljer.

Hr. Stæhr Johansen kan jeg berolige med, at det er et klart dansk krav i forbindelse med K—M-forbindelsen, at vi rent faktisk får indflydelse på de svenske takster. Jeg har en fornemmelse, men det kan kun være en fornemmelse, af, at det, der er tale om fra svensk side, er en egentlig statsbro i K—M-forbindelsen. Jeg har i hvert fald ikke hørt noget om, at den skulle anlægges i privat regie, således som hr. Stæhr Johansen var inde på. Det er ikke blevet tilstrækkeligt