

[Bilgrav-Nielsen.]

man ikke på baggrund af energikrisen kan tillade sig at rejse ny debat om store trafikprojekter, for det er en lille del, siger han, navnlig lufttrafikken beslaglægger af energiforbruget. Det er korrekt, men det er også korrekt, at luftfarten beslaglægger en stadig stigende del af energiforbruget. Jeg skal her citere et afsnit i den redegørelse, der var grundlag for debatten i går, hæftet, der hedder: „Danmarks energiforsyning, mål og midler.“ På side 51 står der følgende:

„Under hensyn til betydningen af, at bl. a. investeringsbeslutninger af langtrækkende karakter må træffes ud fra forventningen om en given udvikling i energibehovet og under hensyn til energiforsyningens betydning og de hermed forbundne valutaudgifter, synes der at være behov for et mere pålideligt prognosemateriale, end der i øjeblikket er for hånden.“

Jeg skal overlade til fantasien, hvilke store projekter man her har tænkt på. Det er klart, at man bl. a. har tænkt på trafikprojekter.

Vi har haft energidebatten. Vi står over for en debat med udgangspunkt i perspektivplan II. Vi har tidligere — for et års tid siden — haft en debat om perspektivplan I. Det var en debat, der udtrykte megen skepsis med hensyn til, hvordan vi kan vende den udvikling, at det offentlige beslaglægger en stadig større del af den indtjening, vi i fællesskab har. Nu kommer så debatten om perspektivplan II om nogle dage. Den vil formentlig forstærke denne pessimisme med hensyn til, hvad vi kan gøre ved tingene.

Oven i dette har vi så debatten om trafikinvesteringerne, og her vil man altså sige, at der ikke i den udvikling, der har fundet sted, er grundlag for at foretage nyvurderinger. Hvis man hævder, at der ikke er grundlag for at foretage nyvurderinger af store trafik anlæg med baggrund i finanslovdebatten, med baggrund i energidebatten og med baggrund i den perspektivplandebatt, vi allerede har haft for et år siden, så siger man i realiteten, at man ikke drømmer om at tage hensyn til de advarsler, der er givet i disse redegørelser. Så enkelt tror jeg det må siges.

Den mening kan mæn jo have, men så må man høre op med talen om, at vi befinder os i en økonomisk krise her i landet, og det er jo ikke mindst den nuværende regering, der

stærkt har villet fremdrage det som situationen netop nu. Vi mindes jo alle sammen den nuværende statsministers første tale her i tinget, hvor han indledte med ordene — jeg citerer fra fortrykket den 19. december 1973, sp. 88:

„Denne regering tiltræder på et tidspunkt, da Danmark befinder sig i en krise.“

Hvis man mener, at der er krise og udsigt til, at vi virkelig skal holde igen, så bliver man nødt til at tage de store trafikale investeringer sammen med andre store investeringer op til fornyet overvejelse, ellers er der ingen mening i tingene. Det er sammenhængen, vi ønsker at se dette i, og derfor er det udtrykkeligt ment som et bidrag til den samlede diskussion om vore muligheder for nyinvesteringer.

Der har i den seneste tid — og her fulgt op af hr. Kampmann — været diskussion om enkeltheder vedrørende de store projekter og navnlig vedrørende lufthavnsprojektet på Saltholm og Storebæltsforbindelsen. Det blev her stærkt fremdraget af hr. Kampmann, at der ikke er noget nyt at tilføje; der er ikke sket noget, der begrunder en nyvurdering, og der er efter hr. Kampmanns opfattelse kun tale om småbeløb, når vi taler om disse trafik anlæg, 10-15 pct. af alle trafikinvesteringer i de år, hvor vi skal bygge disse anlæg, siger han. I øvrigt kommer han igen med sin påstand — jeg synes, det er interessant, at den skal fremføres én gang til — at udgifterne til anlæg ikke berører skatteyderne. De, der rejser, skal betale, siger hr. Kampmann. Ja, det skal de jo nok, men spørgsmålet er, om man kan få dem, der rejser, til at betale, hvad det koster.

Kan man bevise dette ved et regnestykke for Kastrup, som måske er en af de mest anerkendte lufthavne i verden overhovedet, hvad angår drift, hvad angår planlægning, og i hvert fald med hensyn til det investeringsniveau, man har nået? Man har vel ikke investeret for 1 mia kr. endnu overhovedet i Kastrups levetid, som er 50 år. Man må ved at studere Kastrups regnskab kunne få et klart overblik over, om det er rigtigt, at brugerne betaler, hvad det koster at drive en lufthavn. Vi kan se på dette regnskab. Her behøver vi jo ikke at holde os til formodninger, her kan vi holde os til de facts, som er tilsendt os af Københavns lufthavnsvæsen; årsrapport 1972-73 er tilstillet fol-