

[Kampmann.]

tydningsfulde samfundsmæssige investeringer, især når modstykket i mange tilfælde vil være store statsudgifter til erstatning for tabt arbejdsfortjeneste, uden at vi får den mindste produktionsydelse til gengæld.

Ikke mindst Øresundsaftalerne er udtryk for det mest vidtgående og konstruktive nordiske samarbejde, vi har set i nyere tid. Jeg tør slet ikke tænke på konsekvenserne for det fremtidige nordiske samarbejde og for vor internationale troværdighed, hvis vi ikke godkender disse aftaler. Man må ikke her naivt tro, at vi inden for en overskuelig fremtid kan tage de elementer i aftalerne op, som man måske bedst kan lide, og så gennemføre disse særskilt. Hvis aftalerne falder nu her inden jul, så ligger efter vores opfattelse de sidste 10 års trafikpolitik og de kommende 10 års trafikpolitik i ruiner, og marken ligger åben for en række naturromantiske lokale lappeskrædderiforslag, og de er ikke billigere, og de vil ikke på nogen som helst måde give en bedre løsning end denne samlede løsning, som vi nu får tilbudt ved at godkende disse overenskomster.

Ipsen (FP):

Når vi nu igen går i gang med at behandle forslaget om ratifikation af overenskomsten med Sverige, må vi ikke glemme, at det er et spørgsmål om et samlet projekt. Der er ikke kun et spørgsmål om en Øresundsbro, men der er spørgsmålet om en Øresundsbro, en Saltholmlufthavn, en HH-linje og det nødvendige motorvejsnet.

Ud fra dette må vi overveje tre ting. Vi må overveje behovet derfor, vi må overveje vores økonomi, og vi må også overveje det nationale hensyn, der eventuelt skulle ligge i, at der tidligere er truffet aftale med Sverige om muligheden for at få gennemført denne ratifikationsaftale.

Behovet, ja, hvis vi ser på Øresundsbroen og HH-linjen, så har vi fået forskellige tal frem vedrørende den trafikmængde, der er mellem Danmark og Sverige. Men man må ikke glemme, at i dette enorme passagerantal

ligger der også alle disse endagsrejsende, der rejser frem og tilbage mellem Helsingør og Hålsingborg for at redde sig 2 pakker cigaretter. Der er dem, der rejser mellem Landskrona og Tuborg Havn for at redde sig nogle billige snapse. Disse tal er altså ikke i sig selv ensbetydende med, at passagererne ville blive overført til en trafik ved en fast forbindelse de to lande imellem.

Hvis vi ser på behovet for en Saltholmlufthavn, så må vi sammenligne med andre lande og se på de prognoser, der har ligget til grund for, at vi var interesseret i at flytte Kastrup lufthavn ud til Saltholm.

Hvis vi ser på de hjemlige tal først, så kan vi se, at i det første halvår af 1974 har der været knap 6.000 færre landinger end i samme periode sidste år. Hvis vi hører, hvad chartertrafikken siger, så mener de, at de kan godt være ude i Kastrup lufthavn indtil år 2000. Hvis vil vi høre om den tekniske udvikling, så får vi at vide, at der bliver flere og flere maskiner, der bliver mere og mere støjsvage. Rent miljømæssigt ville vi, til den tid den nye lufthavn skulle stå færdig, altså være i besiddelse af maskiner, der giver betydelig mindre støj end det, vi lagde til grund for at flytte ud. Ligeledes kan vi se på prognoserne og bemærke os, at f. eks. den planlagte nye storlufthavn uden for London er skrinlagt.

Behovet for en fast forbindelse over Store Bælt vil være et internt dansk anliggende, og dér vil jeg sige, at hvis vi skulle prioritere, ville det fra vores parti, fremskridtspartiet, være den sag, vi ville sætte ind på, og dér kunne vi altså også nævne, at der kunne være behov for det på grund af den stigende arbejdsløshed.

Hvis vi ser på økonomien, så må vi sammenligne: hvor økonomisk er Kastrup lufthavn, hvad har det kostet, og hvad vil det koste at flytte til Saltholm? Jeg har tidligere spurgt trafikministeren, hvad et samlet projekt for dette ville koste. Det har vi ikke rigtig kunnet få oplyst. Der er sagt sådan fra 4 til 6 mia kr. Men andre tal, der er lagt frem, viser, at udgiften til en Saltholmlufthavn