

## [Juul-Madsen.]

på den flytekniske, givet udtryk for, dels at støjproblemet på Amager ikke er så stort, som man har forsøgt at gøre det til, dels at dette støjproblem delvis vil kunne løses, idet de klart har understreget, at siger vi ja til disse aftaler, så går vi ind til økonomiske konsekvenser, som er uoverskuelige.

Det må gøre indtryk, at man ved, at alle luftfartsselskaber, ja, hele flyindustrien, investerer stærkt i støjsvage motorer, og at man har udviklet flyprocedurer for at undgå flyvning over beboede områder i nærheden af lufthavnene, samtidig med at vi ved, at antallet af starter og landinger er faldende, fordi luftfartsselskaberne går over til større fly.

Det må også gøre indtryk, hvad der i dag står eksempelvis i Berlingske Tidende, at mens vi ved, vi kan flyve billigt på Kastrup og dermed også sikre Kastrup i konkurrencen, så vil vi komme til at flyve dyrt med meget dyre startpenge på en eventuel Salt-holmlufthavn.

Dette projekt med de store krav, det vil stille til dansk økonomi på et tidspunkt, hvor vi har store økonomiske problemer, kan jeg ikke lade være med at se i relation til andre trafikopgaver, som trænger sig på, og som har betydning dagligt for hundredtusinder, der på en fornuftig og miljømæssigt rigtig og energimæssigt rigtig måde skal fra deres hjem til deres arbejdsplads og tilbage igen.

Det fremgik jo af det forslag, som den højtærede minister for offentlige arbejder kom med forleden dag, at der med denne økonomi ikke var råd til at løse meget nære problemer ved, at man f. eks. efter planerne hurtigt gennemførte S-togene til Køge, til Roskilde, til Frederikssund, fik løst de interne kommunikationsproblemer i det københavnske område osv., og jeg kunne fortsætte med lignende problemer ud over landet. Jeg har i denne forbindelse det synspunkt, at når vor økonomi er så snæver, at vi ikke på rimelige måde kan løse de pro-

blemer, der har betydning for de mange tusinde mennesker, der dagligt skal på deres arbejdsplads, så vil vore chancer for at løse de problemer blive endnu ringere, i det øjeblik vi har bundet os til så store investeringer, som der her er tale om.

Derfor skal jeg slutte med at sige, at den konservative folketingsgruppe, der er tilhænger af, at vi bygger den bro eller den tunnel over Store Bælt, som vi har talt om, meget gerne vil være med til at forhandle HH-tunnelen, og at vi da meget gerne vil være med til at forhandle de problemer, der i øvrigt trænger sig på vedrørende både den nære og den fjerne trafik, men at vi er utilfredse med en pakkelse, der binder det hele op omkring et Saltholmprojekt, hvor vi altså mener, at de økonomiske konsekvenser er uoverskuelige, og hvor vi ikke engang føler os sikre på, at de trafikmæssige resultater vil blive fuldt tilfredsstillende.

## Ib Larsen (CD):

En avis skrev for nylig, at nu skulle disse trafikinvesteringer til behandling i folketinget for 117. gang. Det er rigtigt, at det er en sag, der er talt meget om såvel her som i aviserne, og det er svært for ordførerne at tilføje nyt i større omfang, men sagen bør alligevel gå til en seriøs behandling i udvalget.

Heri er jeg dog uenig med den radikale ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, som i en diskussion i Radiotinget i søndags sagde, at hans parti var stemt for at beslutte sig nu og altså uden udvalgsarbejde. Det føles lidt mærkeligt, da samme hr. Bilgrav-Nielsen for få måneder siden stillede forslag her i tinget om en nyvurdering af alle projekterne. Nu vejrer den radikale ordfører en mulighed for, at der i tinget skulle være et flertal imod, og så kan al saglighed udelades. Men jeg forstår, hr. Bilgrav-Nielsen i sidste øjeblik har besindet sig.

Samtidig nævner hr. Bilgrav-Nielsen trafikkommissionens formand. Jeg synes, hr. Bilgrav-Nielsen skulle lade være med at