

[Fuglsang.]

positiv investering også på længere sigt.

Med hensyn til de mange milliarder kroner, som det koster, vil jeg da også gerne sige, at der findes jo årsager, som det kunne være nødvendigt at pille ved. Der siges f. eks. udtrykkelig i følgelovforslaget, nr. 30, at der gives bemyndigelse til ekspropriation, og at disse ekspropriationer foretages efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom. Rent umiddelbart måtte man måske nok spørge: ja, hvordan i alverden skal man ellers gøre det? Men ret beset: giver ikke talrige erfaringer for, hvordan spekulation mere end noget andet fordyrer dette såvel som andre offentlige anlæg, grund til overvejelser med hensyn til mulighederne for at bremse denne ødelæggende spekulation i denne forbindelse?

Af uransagelige grunde inddrages nu den påstand i debatten, at Saltholmprojektet slet og ret er blevet et prestigespørgsmål. Jeg gad da nok vide, hvordan man begrundet en sådan påstand. Jeg for mit vedkommende vil gerne sige ganske klart fra. Det er dog ganske almindeligt kendt, at i et højt udviklet, specialiseret samfund som det, Danmark efterhånden har udviklet sig til, indtager udviklingen og udbygningen af det bedst mulige og mest effektive transportsystem en nøglestilling. Der er, må og vil være en vekselvirkning mellem udbygningen af et sådant transportsystem og den økonomiske udvikling overhovedet.

Herudfra ser jeg også den beskæftigelsesmæssige side af sagen. Jeg tror da heller ikke, at selve disse anlægsarbejder vil løse vores beskæftigelsesproblemer, selv om det selvfølgelig vil virke længere ud end til dem, der direkte kommer til at arbejde med projekterne, men det, det drejer sig om her og ved andre transportspørgsmål, er jo at skabe forudsætninger for landets udvikling i bredeste forstand.

Dertil vil jeg gerne føje, at jeg savner en almindelig landsomfattende trafikplan, en plan for en koordineret udbygning af landets samlede behov og ikke den kritik- og halsløse nedlægning af trafiklinjer, som vi er vidne til i øjeblikket.

Det, jeg siger her, vil for den konkrete sag, som vi behandler, betyde, at vi betragter den som en del af et hele og selvfølgelig herunder også inddrager såvel Helsingør-

Hålsingborg-overfarten som Storebæltsforbindelsen. Vi vil være med til at fremme, hvad der binder vores landsdele sammen. Vi vil også være med til alt, der kan styrke vores forbindelser til det øvrige Norden, også ud fra den overbevisning, at dette i sidste instans også gavner os selv.

Jeg vil også gerne sige, at vi finder en bemærkelsesværdig modsætning mellem modstanden mod at ratificere disse overenskomster, som for ikke så længe siden i hvert fald også et flertal i denne sal betegnede som positive, og på den anden side den beredvillighed, hvormed man synes at ville bøje sig for nogle fremmede magters krav om, at vi skal forhøje akseltrykket på vores landeveje til 10 t, noget, som vil koste os ganske betragtelige beløb også; det er en udvikling, som, hvis den bliver gennemført, i modsætning til den sag, vi behandler i dag, afgjort vil have negative virkninger.

Til slut vil jeg gerne sige, at vi er gået uden om en række særlige problemer. Det er f. eks. ikke, fordi jeg på nogen måde undervurderer et spørgsmål som den støj, der i øjeblikket plager Amager, men jeg har her i første omgang villet holde mig til det mere principielle, og det er, at mit parti vil gå ind for, at vi får disse overenskomster ratificeret.

Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.30.

Mødet udsat kl. 12.28.

Mødet genoptaget kl. 13.30.

Forhandlingen genoptoges.

Ib Christensen (DR):

Når retsforbundets folketingsgruppe vil stemme imod ratifikationen af disse aftaler, skyldes det i alt overvældende grad den politiske forpligtelse, Danmark påtager sig ved at vedtage disse aftaler, at bygge en storlufthavn på Saltholm. At dette er tilfældet, fremgår jo både af udtalelser fra den svenske trafikminister og af den danske trafikministers fremsættelse, hvor ministeren jo siger: