

[Glensgård.]

Skiftende regeringer havde fremlagt disse aftaler til folketingets godkendelse. Nu sidst fremsatte den socialdemokratiske regering forslagene den 21. marts 1975, men til stor bestyrtelse for regeringen fremmanede der sig et flertal i folketinget mod disse kæmpeprojekter, et flertal, som delvis var tværpolitisk. En meget stor del af venstres nye folketingsgruppe følte sig med rette ikke bundet af, at den tidligere trafikminister Damsgaard havde genforhandlet med Sverige, og stemte imod de nye beløb på finansloven.

Som sagt var der flere dele heri. Der var flere dele i folketinget, som ikke længere kunne støtte en investering af denne størrelsesorden. Men det er da også rigtigt, som ministeren nævner, at der var et flertal for erhvervelse af øen Saltholm. Dette kan ikke undre. Bl. a. de radikale tog dette ja-standpunkt ud fra kompromisernes løsning, den manglende konsekvente holdning. Regeringen tog efter denne nye holdning i folketinget kontakt med en række partier og det førte til, at regeringen måtte se i øjnene, at der ville blive et flertal imod Saltholm. Dette blev, som det er god, almindelig skik, forelagt den svenske regering.

Så langt, så godt. Men man må jo sige, at den socialdemokratiske regering er ikke uden evner. Der var flere partier, der havde sjæleproblemer, og hvor kan det være nemmere at dulme disse smerter end i et kommissionsarbejde? Jeg skal ikke komme nærmere ind på denne Pinafore-forestilling. De øvrige partier kan sikkert tilslutte sig denne radikale, vattede løsning, en løsning som ikke er en løsning, men bare en udskydelse af problemerne.

Jeg husker, hvordan den daværende trafikminister, hr. Damsgaard, og også dennes forgænger, hr. Kampmann, gang på gang har udtalt, at der ikke kunne samles flere relevante oplysninger om Saltholm, og at det var det rene tidsspilde at fortsætte udvalgsarbejdet omkring disse kæmpeprojekter. Trafikministeren har også udtalt i dette forår, at det hastede med at få vedtaget aftalerne med Sverige. Hvor er denne hast blevet af? Er det et spørgsmål om at tabe ansigt, der nu går forud for spørgsmålet om en rimelighed i disse milliardinvesteringer? Det er i hvert fald en uomtvistelig kendsgerning, at trafikministeren nu har bekræftet, at

„haster“ i ministerens terminologi betyder i løbet af 2-3 år. Fremskridtspartiet ønsker de overordnede trafikinvesteringer afgjort, således at planlæggerne i hovedstadsregionen ikke forstyrres af afventninger omkring Saltholm, KM- og HH-forbindelse.

Men det er jo ikke blot i hovedstadsregionen, der skal planlægges. Folketinget har også en forpligtelse over for den del af Sverige, der direkte berøres af projekterne, og ikke at forglemme over for den øvrige del af Danmarks befolkning, som berøres over skattebilletten og måske aldrig får fordel af disse kæmpeprestigeprojekter. Disse skatteydere har krav på at få oplyst, om der inden for de næste 15-20 år vil blive mulighed for at lave andre trafikinvesteringer eller andre samfundsrelevante investeringer i andre dele af landet.

Ministeren fortsætter i sin redegørelse med at bemærke, at folketinget og rigsdagen i Sverige nu skal have materialet udbygget og revideret i et omfang, som er betydelig mere bredspektret end de beskedne oplysninger, fremskridtspartiet anmodede om sidste år. Jeg kan ikke forhindre ministeren i at skaffe disse nye prognoser, profetier, økonomiske konsekvensberegninger m.m., men det er noget mærkværdigt, at disse oplysninger nu er blevet nødvendige.

Der skal foretages nye prognoser for udviklingen i lufttrafikken på Københavns lufthavn frem til år 2.000. Her vil jeg give ministeren et par praktiske oplysninger, som viser, hvorledes regeringerne gennem de sidste år har prøvet at påvirke beslutningerne i folketinget.

Da vi havde Saltholm til vedtagelse, gik prognoserne ud på, at vi havde et passagerantal på godt 9 mill. passagerer i 1974. Den faktiske udvikling viste, at vi fik godt 8 mill. passagerer. I 1990 skulle vi efter prognoserne have 24 mill. passagerer. Efter de nye prognoser viser det sig, at vi formentlig skal have 12 mill. passagerer, altså i 1990 en halvering af passagerantallet i forhold til de prognoser, vi har fået forelagt. Ser man på antallet af starter og landinger, vil forskellen på prognoserne vise, at der vil ske en stigning fra 174.000 i 1974 til godt 200.000 starter og landinger i 1985, altså en forholdsvis beskedne stigning.

Med bl. a. disse oplysninger ser fremskridtspartiet ingen grund til at spille of-