

[Glensgård.]

fentlige ressourcer på at bygge videre på fantasiprojektet Saltholm.

Fremskridtspartiet vil gerne se på investering i en eventuel udvidelse af Kastrup. Jeg er ganske på det rene med, at det vil skabe en enorm masse protester fra visse beboergrupper på Amager. Det vil jeg nu tage ganske let. Staten kan uden særlig udgift opkøbe og gensælge disse ejendomme med en støjklausul. Her vil de andre partiordførere nok sige: et af fremskridtspartiets umenneskelige forslag, at vi nu skal sælge en ejendom med en støjklausul. Folketinget, må jeg bare bemærke, er jo ligefrem ekspert i at uddele den slags klausuler, f. eks. til erhvervslivet.

Trafikministeren har for at bøde på et gammelt sår også opfordret professor H. P. Myrup til at påtage sig formandshvervet for lufthavnsudvalget. Jeg håber ikke, at der heri ligger nogen intention om, at vi om en 2-3 år skal til at forkaste dette, således som folketinget netop i dag har nedlagt en anden kommission, der aldrig barslede med noget færdigt stykke arbejde.

I ministeren for offentlige arbejders redegørelse står der:

„Der er ingen grund til at lægge skjul på, at regeringen helst havde set, at Øresunds-aftalerne havde kunnet godkendes også her i landet på det foreliggende grundlag, og at arbejderne i henhold til anlægsloven for Saltholm lufthavn havde kunnet videreføres som oprindelig planlagt. Det er fortsat regeringens opfattelse, at dette havde været det rigtigste. Imidlertid har regeringen selvfølgelig måttet tage de faktiske politiske forhold til efterretning. . .“

Det er efter fremskridtspartiets opfattelse meget selvmodsigende, eller rettere sagt, det er jo nok her, hunden ligger begravet. For det er i virkeligheden sådan, at socialdemokratiet og regeringen ikke tør tage den for vor slunkne valutakasse rigtige disposition, nemlig at sige nej til Øresunds-aftalen.

Beslutningen om udvidelse af Kastrup kan ikke udskydes i 3-4 år, som ministeren nævner. Det er jeg sikker på at også hr. Poul Andersen vil modsætte sig, og det må da i hvert tilfælde være noget, der får regeringen til at tage disse ting op til ny overvejelse. Nu haster det lige pludselig ikke med at tage stilling til investeringen i Kastrup på

1-2 mia kr., fordi, som ministeren sikkert rigtigt refererer, trafikudviklingen i Kastrup er sat et par år tilbage.

Må jeg herefter vende mig mod de faste forbindelser over Øresund. I forslagene, som de nu ligger for folketinget, er der en helt klar økonomisk gevinst for vort naboland Sverige. Ikke fordi jeg ikke under de svenske skatteydere at slippe for omkostningerne — efter de seneste oplysninger har de også behov derfor — men fordi det danske folketing simpelt hen ikke kan tillade sig at pumpe så mange penge ud for at forbinde Nord- og Sydeuropa med disse bro- og tunnelforbindelser.

Ser vi f. eks. på Helsingør-Helsingborg-tunnelen, må vi nok konstatere, at der kan være behov for en større samfærdselsmulighed, vi ser det hovedsageligt med hensyn til DSB. Allerede sidste gang vi behandlede disse forslag, bad jeg trafikministeren undersøge, om ikke det var muligt at lave en mere intensiv drift af jernbanefærgerne fra Frederikshavn til Göteborg. Det ville dog afhjælpe dette problem. Noget positivt svar har jeg ikke fået endnu. Det er nemlig således, at den jyske længdebane ikke tilnærmelsesvis er udnyttet, hvorimod jernbanenettet i Storkøbenhavn er overbelastet.

Desuden vil det på internationalt plan være ressourcebesparende, idet ca. tre fjerdedele af jernbanetransporterne fra Mitteleuropa til Sverige skal nord og nordvest for Göteborg. Jeg kunne under denne forhandling fremkomme med nye yderligere argumenter for, at disse undersøgelser skulle foretages, men det er, ligesom jeg er ved at komme til den overbevisning, at detersplidte Guds ord på Balle-Lars.

Fremskridtspartiet ønsker at samarbejde med Sverige også på disse punkter. Det skal foregå, således at eventuelle økonomiske investeringer skal fordeles i forhold til det udbytte, der rent faktisk vil komme ud af investeringen.

Forbindelsen København-Malmø er vi meget skeptiske over for. For det første vil det koste enorme investeringer i vej anlæg på Amager, men det vil også medføre miljø-mæssige uheldigheder. Mon ikke de samme protestgrupper, der i dag arbejder for at nedlægge Kastrup, kan bruge deres materiale igen, blot vi ændrer stednavnene? En fast forbindelse kan bl. a. medføre, at langt