

[Boligministeren]

melser, men blot henviser til lovforslagets meget udførlige bemærkninger.

Da det har været målet for regeringen så hurtigt som muligt at tage fat på den store samfundsmæssige opgave af energimæssig og beskæftigelsesmæssig karakter, som dette lovforslag indvarsler, er det foreslået, at loven skal træde i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende. Dette er sket vel vidende, at der i lovforslaget er en del praktiske problemer, som først endeligt vil kunne afklares efter lovforslagets fremsættelse og måske også efter lovforslagets ikrafttræden.

Med disse bemærkninger vil jeg indstille lovforslaget til tingets hurtige og velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål til ministrene:

Spm. nr. 1006

1) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

Bilgrav-Nielsen (RV):

»Er ministeren indstillet på nu at følge forslaget fra det radikale venstre om at overflytte ca. 60 mill. kr. fra planlagte anlægsaktiviteter i Kastrup lufthavn i 1981 til andre trafikopgaver?«

Skriftlig begrundelse

Ved behandlingen af finanslovforslaget for 1981 stillede det radikale venstre forslag om en yderligere reduktion af midlerne til nyanlæg i Kastrup lufthavn.

Forslaget var begrundet dels i, at den for investeringerne forudsatte stigning i lufttrafikken ikke havde indfundet sig, dels i et påtrængende behov for større investeringer i eksempelvis den kollektive trafik. Udviklingen i såvel lufttrafikken som den kollektive trafik har siden forstærket ovennævnte begrundelse for en omdisponering af midlerne til trafikinvesteringer.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Da vi forud for finansåret 1981 havde forhandlinger om besparelser m.v., fremførte vi fra radikal side, at vi mente, der burde spares mere i Kastrup lufthavn, end det oprindeligt var planlagt.

Vi begrundede det med, at der ikke var sket den vækst i lufthavnstrafikken, som var forudset, og som faktisk var en forudsætning for, at bevillingerne kunne bruges i Kastrup. Vi pegede på, at der var andre områder, der trængte til forøgede bevillinger, og fik bekræftet i en skrivelse af 4. november 1980 til finansudvalget fra den da fungerende trafikminister, hr. Ivar Nørgaard, at der kunne bruges en ekstra bevilling på 50 mill. kr. i DSB til produktion af mere rullende materiel.

Vi blev afvist dengang. Man mente, pengene skulle anvendes i Kastrup, og at der ikke var særligt behov på det kollektive område, i hvert fald ikke så meget, at man skulle prioritere det fremfor udvidelsen i Kastrup.

Nu har jeg forstået, at ministeren overvejer at bruge af de investeringsmidler, som er afsat til udvidelse i Kastrup lufthavn, til andre formål. Det undrer mig lidt, at ministeren nu erkender, at vi havde ret dengang. Jeg er selvfølgelig glad for det. Men det, der bekymrer mig, er den anvendelse, ministeren synes at have lagt sig fast på, af de midler, der er blevet ledige i Kastrup, nemlig til investeringer i vejsektoren. Jeg har derfor stillet spørgsmålet til ministeren om, hvorvidt det er korrekt, at han agter at gennemføre denne ekstra besparelse i Kastrup på ca. 60 mill. kr.

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Jeg vil gerne rette en tak til hr. Bilgrav-Nielsen for det stillede spørgsmål. Gennem besvarelsen får jeg lejlighed til nærmere at redegøre for mine overvejelser for så vidt angår den omtalte flytning af midler.

Når det er sagt, så vil jeg også gerne samtidig føje til, at når jeg her i dag har besvaret det af hr. Bilgrav-Nielsen stillede spørgsmål, er jeg heller ikke i tvivl om, at der langt ind i hr. Bilgrav-Nielsens eget parti også vil være megen forståelse for og tilfredshed med det resultat, jeg er kommet til gennem mine overvejelser.

Over for folkettingen har jeg i forbindelse med behandlingen af udbygningsloven for Kastrup klart tilkendegivet, at de bevillinger, der er afsat til anlæg i Københavns lufthavn, selvfølgelig kun vil blive udnyttet i overensstemmelse med den faktiske udvikling i luft-