

investerer i underskudsforretninger; det er stort set kun staten, der gør det.

Derfor mener Dansk Folkeparti, at den alternativt bedste løsning må være den, som trafikministeren foreslår i sit lovforslag her i dag, for vi tror på, at lokale erhvervsråd og kommuner m.v. vil have meget stor interesse i at tiltrække så megen lufttrafik til disse lufthavne som overhovedet muligt i et forsøg på at få mere gang i erhvervslivet og turismen og i det hele taget forøge trafikken i det pågældende lokalområde, og derfor mener vi i Dansk Folkeparti, at en bestyrelse bestående af sådanne aktive mennesker vil være den bedst mulige løsning for disse lufthavne.

Det er klart, at der for Odense Lufthavns vedkommende vil blive særlige økonomiske problemer, for når Storebæltsbroen står færdig og togtrafikken begynder at køre over og under Storebælt, vil dette medføre meget korte rejsetider fra København til Odense, og derfor vil der nok være mange, der vil benytte IC3-tog eller egen bil i stedet for at tage med et indenrigsfly. Og når man påtænker, at man skal være i lufthavnen et kvarters tid før afgang, og at man så bagefter skal fra lufthavnen og ind til Odense centrum, er der ikke mange minutter at spare, og økonomien ved at tage med toget eller køre i egen bil vil formentlig også være bedre, og det vil kunne medføre, at lufttrafikken på Odense Lufthavn bliver væsentlig mindre i de kommende år.

Men hvis forholdene omkring de to lufthavne skal ændres, mener vi, at en lokalbestyrelse bestående af erhvervsfolk og kommunalpolitikere sammen vil kunne komme med gode ideer til forøgelse af trafikken, og derfor støtter vi lovforslaget.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil sige tak for en god modtagelse af lovforslaget. Og det er rigtigt, at der er tale om en form for decentralisering, hvor man overlader noget af af initiativet og dynamikken med hensyn til, om det skal udvikle sig eller ej, til et lokalområde, og at der er tale om en vederlagsfri overdragelse, hvis kommunerne selv ønsker det; det er ikke noget, de bliver tvunget til. Og det forhandlingsresultat, der kommer ud af de mere specifikke forhandlinger om overdragelsen, vil blive forelagt Folketingets Finansudvalg.

Men det er ikke meningen, at overdragelsen skal være til økonomisk ulempe for Statens Lufthavnsvesen, og det er heller ikke meningen

at give nogen underskudsgaranti, hvis kommunerne overtager disse lufthavne.

I øvrigt kan jeg sige, at vi regner med, at den faste forbindelse vil overføre 1 million passagerer fra lufttrafikken og katamaranfærgerne til den faste forbindelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

19) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 91:

Forslag til folketingsbeslutning om redegørelse for forskningsresultaterne for anvendelse af diesebiler m.v.

Af Ole Donner (DF) m.fl.
(Fremsat 28/1 97).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Dansk Folkeparti har den 28. januar fremsat forslag til folketingsbeslutning om redegørelse for forskningsresultaterne for anvendelse af diesebiler m.v. Og redegørelsen skal ifølge forslaget også omhandle planer for nedsættelse af afgifter på nye diesebiler og på brændstof.

Det anføres i bemærkningerne til forslaget, at forslagsstillerne finder det dokumenteret, at større anvendelse af diesebiler frem for benziner vil gavne miljøet, og der henvises specielt til det forhold, at CO₂-udslippet ifølge forslagsstillerne vil blive reduceret væsentligt.