

[Glensgård]

støtten er, så tror jeg, der er størst chance for, at den bliver rejst, hvis trafikministeren skærer sit projekt ned, for dermed ville der være mulighed for, at det bliver gennemført.

Vi må jo erkende, at vi skal skære ned på den offentlige anlægsaktivitet. Vi skulle helst skære ned på driftsudgifterne, men vi må også skære ned på den offentlige anlægsaktivitet. Derfor må jeg sige både til hr. Ivar Hansen og til de konservatives ordfører, at det ikke nytter noget, at de omklamrer ministeren i denne sag og siger, at de håber, det bliver gennemført inden sommerferien, for de pågældende partier har også folk siddende andre steder i huset, hvor man oven i købet fra venstres side taler om, at det nu bliver nødvendigt at fremlægge en alternativ økonomisk plan. Det konservative folkeparti fulgte hurtigt efter og sagde, at nu skal der store offentlige besparelser til. Men i denne sene aften kan man altså godt tillade sig at omklamre trafikministeren. Det er jo også blevet muligt her på det seneste.

Jeg vil godt stille et enkelt spørgsmål til trafikministeren: hvis dette projekt overhovedet kommer i gang, gerne i en barberet udgave, hvem skal så forestå den egentlige projektstyring? Der er jo offentlige myndigheder impliceret i byggeriet, der er halvoffentlige, SAS, der er private impliceret i dette forholdsvis store byggeri. Når jeg siger »forholdsvis«, hænger det naturligvis sammen med de planer, som SAS oprindeligt havde. Jeg vil godt sige til ministeren, at vi ikke har tiltro til, at hr. Poul Andersen eller Københavns lufthavnsvæsen vil være i stand til at styre byggeriet, udbygningen af Kastrup lufthavn. Vi ser gerne, at ministeren nedsætter en styringsgruppe til det projekt, som måtte blive sat i gang. Når jeg nævner en styringsgruppe, hænger det naturligvis sammen med, at vi ved, at mens der bygges om i Kastrup, skal der fortsat være trafik derude, og derfor bliver det nødvendigt at inddrage brugerne i selve styringsprocessen.

Jeg ser gerne, at ministeren finder en eller anden form for styringsgruppe, hvori såvel SAS som de øvrige brugere af lufthavnen samt Københavns lufthavnsvæsen har sæde, og jeg ser gerne, at denne styringsgruppes formand eller formandskab, hvad man nu vil, bliver et privat firma. Det er vigtigt ved sådan en kæmpeopgave, hvor man altså fortsat skal have driften til at køre, at man ikke,

skal vi sige tager alt for lemfældigt på de problemer.

Vi skal altså tilsige ministeren en vis positiv holdning, når vi får dette projekt ned på jorden igen.

Det er jo rigtigt, som både hr. Ivar Hansen og de konservatives ordfører nævner, at der er behov for en udvidelse af Kastrup lufthavn. Hr. Normann Andersen nævnte, at når vi skal hjem fredag aften, så er det galt indenrigs, hvis 3 fly bliver aflyst. Det må jeg give hr. Normann Andersen ret i. Men så må vi jo altså også vælge, om vi vil være med til at hæve billetprisen yderligere for at kunne finansiere bedre servicemuligheder. Ja, det er klart for os, der ikke selv skal betale billetprisen. Vi kunne nemt indtage den holdning, at bare vi får god service, så går det godt. Men for dem, der selv skal op med pengene til en billet tur-retur til Jylland fra København, snart 600 kroner, kan det jo godt være, at de hver tredje eller fjerde eller femte uge vil acceptere, at de ikke lige kan få et sæde i selve terminalbygningen.

Vi er altså klar til at være med til at udvide Kastrup lufthavn, og vi håber, at ministeren under udvalgsarbejdet vil indse, at der skal ske en vis beskæring af projektet.

Endelig skal jeg sige om forlængelsesloven – nå ja, så giver vi den én gang til – at det ikke er rimeligt med hensyn til alle disse revisionsbestemmelser, at vi konstant år efter år må udsætte dem et enkelt år. Ministeren kunne naturligvis sagtens i indeværende samling have fremsat et forslag til revision af styringen af Københavns lufthavnsvæsen.

Margrete Auken (SF):

Det foreliggende lovforslag rummer som et meget vigtigt punkt den endelige opgivelse af et af de store 1960er-projekter, Saltholm lufthavn. I modsætning til andre af disse overdimensionerede projekter, især Farøbroerne, var der i dette tilfælde klart gode grunde til planen. Saltholm ville løse en række meget alvorlige miljømæssige problemer for beboerne på Amager. Dette er dokumenteret. Samtidig skulle den, og det var selvfølgelig nok så vigtigt for de folk, der planlagde den, give plads for en udvidelse af lufttrafikken, som der heldigvis ikke er blevet brug for.

Ikke mindst af den grund er projektet nu opgivet, og skønt det altså i dette tilfælde var