

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Og så skulle jeg måske også om selve det konkrete lovforslag og bemærkningerne, der er kommet, lige sige, at det er jo rigtigt, at det er store beløb; man skal anvende til et midlertidigt anlæg, som det i virkeligheden er. Man må trøste sig med, at det er et anlæg, som får så store indtægter og udnyttelse så stærkt, at det også i denne omgang — men det bliver vist også sidste omgang — stadig væk er således, at der er indtægter til en fornuftig forrentning og afskrivning af investeringerne, og at de derfor i og for sig må ses ud fra det forretningsmæssige synspunkt, at man skal betjene trafikken og naturligvis tage de indtægter, det giver, men at man selvfølgelig heller ikke, hvis der bliver tale om en kortere periode, skal gå længere. Dette er altså til en vis grad svar på spørgsmålet om en ny parallelbane, som jeg mener ville blive anlagt så sent, at man nok kan rejse spørgsmålet om det økonomisk-forretningsmæssigt rigtige i det.

Jeg vil gerne sige i anledning af det spørgsmål, der er stillet om en principbeslutning om placeringen af Københavns lufthavn, at jeg har overvejet, og vi har også drøftet i regeringen, under hvilken form en sådan principbeslutning skal kunne komme, og vi er kommet frem til, at den naturlige og rigtige måde at gøre det på vil være at fremsætte et lovforslag om principbeslutning med hensyn til Københavns lufthavns placering. Dette indebærer, at man gennem behandling og eventuel vedtagelse af et sådant lovforslag kan skaffe grundlag for, at trafikministeriet kan lave den plan eller den skitse, som er den nødvendige forudsætning for, at folketinget kan tage endelig stilling i form af en anlægslov og virkelig kan få de oplysninger, som man fra forskellig side peger på man gerne vil have. Det skal villigt erkendes, at der er oplysninger, som ikke kan tilvejebringes, uden at man går ind i et planlægnings- og projekteringslignende arbejde, som jo koster nogle penge. Der bliver altså to faser. Først må man vælge principielt, hvilken mulighed man vil undersøge og ofre penge på at undersøge, og dernæst, når man har gjort det helt til bunds, når man frem til en egentlig anlægsbeslutning. Der mangler enkelte oplysninger endnu,

som jeg gerne vil have, for at man ikke skal kunne sige, at vi ikke har undersøgt alt det, vi kan, og derfor tager vi altså de dage ekstra til det, som er nødvendige, men jeg regner med, at det er et spørgsmål om ganske kort tid, før vi fra regeringens side kan møde med et forslag til lov om placering af Københavns lufthavn og dermed gå ind i den fase, hvor de resterende spørgsmål kan afklares.

Til slut skal jeg blot takke for tilslutning til det konkrete lovforslag her. Der er enkelte spørgsmål, som jeg tror det er bedst at komme ind på under udvalgsbehandlingen.

Horn: Det skal kun være den korte bemærkning, at det, at en usandhed gentages tredje gang, gør den ikke mere rigtig. Dette i relation til hr. Skovmands bemærkninger om sammenblanding, som ikke har noget med virkeligheden at gøre.

Skovmand: Hvis der er nogen, der ønsker at afgøre, hvorvidt det er hr. Horn eller mig, der har ret, kan de bare kigge efter, hvem det er, der sad i det Saltholm-udvalg, der blev nedsat af den tidligere trafikminister; så tror jeg nok, man kan indstille enhver diskussion om, hvorvidt der var blandet privatkapitalistiske interesser ind.

Jeg stillede to konkrete spørgsmål til ministeren. Det ene var, hvordan man ville fremsætte forslaget om en lufthavn i Tune, om det ville ske administrativt eller gennem et lovforslag. Dernæst spurgte jeg ministeren om, hvorvidt han ville ændre sin stilling med hensyn til støjundersøgelserne og foretage støjundersøgelserne inden projekteringen, så at man i givet fald kunne foretage de fornødne justeringer af anlægget, eventuelt overveje at flytte det et andet sted hen. Hertil svarede ministeren, at han gjorde, hvad han kunne. Jeg ved ikke, om det er muligt at få et lidt tydeligere svar.

Så vil jeg gerne sige om Kastrup lufthavn, at det, jeg har sagt, skal ikke forstås, som om jeg går ind for Kastrup lufthavn. Men jeg synes, det er noget meget utilfredsstillende, når vi bevæger os i beløb af størrelsesordenen adskillige milliarder kroner — selv den billigste af de to storlufthavnsløsninger, nemlig Sydamerger, koster