

[Stær Johansen.]

for hvis man f. eks. ville følge planen om at udvide Kastrup lufthavn og bygge en bane over til Sydamerger, ville man komme ud for en støjplage, som tre fjerdedele af Storkøbenhavns befolkning ville blive generet af. Det er en støjplage, som jeg ganske givet mener ville bringe protester frem fra befolkningen. Samtidig ville efter de oplysninger, der foreligger om en sådan fælleslufthavn, sikkerheden blive væsentligt ringere, og man kunne risikere katastrofer, katastrofer, som man netop søger at undgå med den indflyvning, man bygger lufthavnene til. Her kommer et faremoment, som eksperter allerede har gjort opmærksom på.

Derfor er det en fordel for Danmark, at vi kan give storlufthavnen en placering som den på Saltholm. Jeg kan derfor kun sige, at jeg mener, en storlufthavn på Saltholm vil være den bedste placering; den vil give Danmark og hele Storkøbenhavn en lufthavnsplacering, som i hvert fald vil være en af de bedste, man kender, og bedre end de lufthavnes, man konkurrerer med.

Jeg kan derfor tilslutte mig ministerens forslag; ministeren påviser jo også, at der er tungtvejende grunde til, at man ikke skal udbygge Kastrup, men bygge på Saltholm. Endvidere er der den fordel, at hvis man bygger på Saltholm, kan man bruge split-operation i overgangsperioden — selv om jeg mener, at overgangsperioden måske bliver længere, end visse optimister regner med. Jeg hører ikke til dem, der tror, det er så let at nedlægge lufthavne. Vi har i hvert fald ikke set det andetsteds i verden.

Det kunne selvfølgelig være interessant at gå lidt ind på nogle af de betænkninger, vi har fået i de sidste dage. Jeg vil dog kun sige, at der har været påvist visse fejl i de tal, der er kommet fra ministeriet, og som for øvrigt er blevet rettet; men jeg har lov til at understrege, at en række af de udgifter, man peger på — og jeg ved, der er flere af de radikale medlemmer, der har gjort det under forhandlingerne — heller

ikke er rigtige. Vi ved, at truget — underkørslen af Saltholm — overhovedet ikke er foreslået af noget lufthavnsudvalg; det er en merudgift på i hvert fald 400 mill. kr., som man har sat på regningen angående Saltholm. Og når man taler om en Bomløbsforbindelse, ja, så ved vi endvidere, at den først vil komme på tale ved århundredets slutning, men ikke fordi man bygger en lufthavn på Saltholm, men fordi den store udvidelse af byggeriet på selve Amager kræver forbindelse ind til København. Man regner med en tilvækst på 2.000 mennesker årlig, og det er dem, som i allerhøjeste grad vil komme til at kræve forøgede trafikmuligheder — ikke Saltholm i den forstand.

Jeg tror altså, der er meget, der kan diskuteres, men det bliver der jo mulighed for ved den undersøgelse, som nu skal foretages. Og så formoder jeg, at det bliver rigtige tal, vi får at arbejde med, når ministeren i begyndelsen af næste samling kommer med et forslag om anlægsudgifter til påbegyndelsen af arbejdet på Saltholm — hvis det altså viser sig, at disse undersøgelser fortsat peger på, at det skal være Saltholm. Det forbehold vil jeg dog gerne have lov til at tage.

Til slut vil jeg sige, at jeg også er meget glad for ministerens bemærkning om spørgsmålet om broer: at dette spørgsmål ikke hører hjemme i forbindelse med Saltholm, at broerne er et selvstændigt spørgsmål, og at det, hvad broerne angår, stadig væk er Store-Bælt, der har førsteprioriteten. Jeg hilser også med tilfredshed, at hr. Horn i dag udtalte sig med væsentlig større varme om en bro over Store-Bælt, end han gjorde ved trafikdebatten. Det er jeg glad for og havde for øvrigt heller ikke ventet andet. Men jeg er helt enig med hr. Horn i, at det er det, der kommer først, og jeg kan sige, at mit parti meget gerne vil være med til det. Vi ville endda have sagt, at havde det været os, der havde regeringsmagten, da hr. Horn sad i regeringen, ville vi nok have været væsentlig længere fremme med et forslag om Store-Bælt, end vi nu er. Fra