

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

svarer til 50 mill. passagerer. Men realiteten er selvfølgelig, at der også går fragt ind imellem. Det er det samme, der har voldt en lille smule misforståelse under de behandlinger, der har været af prognose-materialet i embedsmandsrapporten.

Endelig vil jeg gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg i og for sig er lidt skuffet over, at vi ikke fik det lidt mere konkret frem i hr. Bilgrav-Nielsens kritik, som jeg jo kender udmærket. Jeg har da læst artikler af hr. Bilgrav-Nielsen i den sidste tid rundt omkring i pressen, og de har — i hvert tilfælde efter den opfattelse, jeg har fået, når jeg har læst dem — konkluderet i, at Saltholm bliver dobbelt så dyr som Syd-amager, og så gives der en hel masse tal. Hvis man har den opfattelse og har tilkendegivet den offentligt inden debatten her i folketinget, og hvis man med den begrundelse sit standpunkt, så synes jeg nok, det havde været rart at få det lidt mere konkret belyst, og det er det, jeg efterlyser.

Jeg kan i øvrigt ikke forstå tallene, men det kan jo være min fejl.

Hvad ellers angår hr. Bilgrav-Nielsens indvendinger, er jeg da enig i, at der altid er ting, man kan bede om at få undersøgt videre. Men jeg mener nu også, at det må være nødvendigt en gang imellem at træffe nogle beslutninger. Det er ganske klart, at når beslutningens øjeblik nærmer sig, kan der være nogle, der viger tilbage og med rette kan sige, at de synes, der er ting, de yderligere vil have undersøgt. Men vi kan vist hurtigt blive enige om, at der aldrig nogen sinde vil være en situation, hvor alting er undersøgt til bunds, før det hele er lavet færdigt. Derfor må man altså på et eller andet tidspunkt tage stilling til, hvor meget man vil have med.

Det, der generer mig mest i det standpunkt, som hr. Bilgrav-Nielsen forfægter, er noget, som flere af ordførerne har været inde på, og det er for øvrigt også gået igen i en del af den kritik, der har været i indlæg i pressen fra forskellig side, også fra teknisk og planlægningsmæssig side. Jeg kan da kun være enig i, at en rent teknisk-økonomisk betragtning formentlig må føre til det resultat, at den billigste måde, hvorpå man kan bygge en lufthavn med den kapacitet i

nærheden af København, er ved at blive i Kastrup og udvide den ud over Amager. Jeg sagde en teknisk-økonomisk betragtning; jeg vil også kalde det en brutal og hensynsløs betragtning. Det er den mest brutale teknokratiske betragtning, og gudskelov er det vel sådan her i samfundet, at den ikke holder. Det er ganske klart, og jeg giver ganske ret i, at det selvfølgelig er en konsekvens, men jeg kan ikke lade være med at opfatte hr. Bilgrav-Nielsens standpunkt og argumenter således, at det egentlig er argumenter for enten at lade være med at foretage sig noget eller udbygge i Kastrup — og det er sådan set det samme. Man kan lade være at foretage sig noget; så fortsætter man, hvor man er, og så vil man af presset og den daglige nød, som vi en gang imellem møder i praksis, komme til at behandle Amager og området derude mere og mere hensynsløst og vil også efter min mening ende med at spille værdier.

Man kan beklage, at vi i dag ikke kan blive dér, hvor man for mange år siden lagde en lufthavn. Man kan så sige, at det har været en forkert disposition. Jeg er ikke sikker på, at det ikke har været en ganske overordentlig klog og fremsynet disposition i sin tid, også selv om den skal flytte nu. Jeg vil nemlig gøre opmærksom på, at man har valgt en disposition for en lufthavn ved København, som af den ene eller den anden grund har kunnet leve så længe, som den har, udviklet sig til den fjerdestørste internationale lufthavn i verden og betalt sig. Selvfølgelig kan man altid bagefter sige, at man måske kunne have gjort noget andet dengang, men nogen helt dårlig disposition har det nu ikke været.

Lidt er vi i den samme situation nu. Vi kan vælge at lade være at flytte, sige, at vi ikke vil. Vi kan også sige, at vi vil vide mere, vi vil have undersøgt tingene, vi vil have dem udsat, men det er i og for sig det samme som at sige, at vi lader være med at tage højde for noget fremtidigt. Det, der i virkeligheden så vil ske, er, at realiseringen af den daværende regerings beslutning fra 1964 — som vi står ved nu og i øvrigt har stået ved hele tiden — om at nedlægge Kastrup, udskydes i 10 år eller mere; men jeg kan ikke se andet, end at