

[Ministoren for offentlige arbejder.]

Om man nu skal kalde det så behændigt, at det ligner noget, Bertel Dahlgaard kunne have lavet, ved jeg ikke. Men det er da i hvert tilfælde et forslag, som giver udtryk for en anden hensigt end den, det tilsigter, for det er meget kønt i indledningen til bemærkningerne at skrive, at det ikke er hensigten at forsinke noget som helst. Men sandheden er jo, at det, det drejer sig om nu, er, om man kan få afsluttet den planlægningsmæssige side, som består i at vælge, hvor man vil placere lufthavnen — hvilket selvfølgelig ikke er det samme som at bygge den — og et ændringsforslag til et lovforslag, der drejer sig om at vælge, gående ud på, at man skal vente med at vælge, idet man stadig skal undersøge på lige fod begge de muligheder, der er at vælge imellem, er egentlig slet ikke et ændringsforslag, men et forslag om, at lovforslaget trækkes tilbage. Det kan man selvfølgelig godt kalde behændigt. Nej, jeg må se på det på den måde, at skal det tages efter sin ordlyd, kan man sige, at hvor vi nu i mange, mange år har drøftet, om man skal gå mod syd eller mod øst, er ændringsforslaget et forslag om fortsat køren i ring.

Over for den kritik, der af og til kommer frem specielt fra hr. Bilgrav-Nielsens side, men også andre sider, om manglende undersøgelser, vil jeg gerne henvise til den redegørelse, jeg gav i maj måned her i folketinget. Der er i denne redegørelse flere sider, som bogstavelig talt er en indholdsfortegnelse over mangeårige undersøgelser. Jeg tror også nok, at det er et rimeligt antal timer, der har været anvendt, både i folketingsudvalget og i folketinget ved adskillige lejligheder. Påstanden om, at det ikke er drøftet eller overvejet eller undersøgt, er derfor meget langt ude.

Så vidt jeg kan bedømme hele dette spørgsmål, faldt den virkelig afgørende beslutning i 1962 og i 1964. Derfor må jeg som nu den tredje trafikminister, der har haft med denne sag at gøre siden da, mene, at når man i så mange år har arbejdet med sagen ud fra forskellige både forudsætninger og måske også personlige synspunkter, men alligevel så ensartet havner i det samme resultat, må der være noget rigtigt i det. Når jeg siger 1962 og 1964, er det, fordi i 1962 kom forslaget om en betydelig

udbygning af Kastrup, og så besluttede man sig til, at det ville man ikke; derfor nedsatte man det fremtidsudvalg, der gav sig til at arbejde med at undgå denne udbygning. Så vidt jeg forstår, var det i 1964, fremtidsudvalget kom tilbage og alligevel foreslog det, den daværende regering og den daværende minister én gang havde sagt at man ikke brød sig om, nemlig en udbygning på stedet. Man må nok sige, at udbygning på stedet har været alvorligt overvejet, når man én gang til dengang sagde, at det kunne man ikke gennemføre. Alt, hvad der er kommet af undersøgelser siden, har bekræftet det.

Jeg kunne forstå det, hvis man havde en hed diskussion her om, hvorvidt man skulle vælge den på nogle punkter teknisk og økonomisk bedste løsning — jeg har selv ved en anden lejlighed kaldt den en noget brutal løsning — som ligger i overhovedet ikke at tage støjensyn til Amagerområdet og for øvrigt heller ikke til en væsentlig del af den københavnske befolkning og sige: det ser vi på, som om det kun er penge, det drejer sig om, som om det kun er teknik, det drejer sig om; vi bliver, hvor vi er. Det er den ene mulighed. Den anden er at flytte, og er man ved at flytte, som det, så vidt jeg har forstået, nu har været folketingets mening i så mange år, må man altså også på et eller andet tidspunkt tage sin beslutning, vælge en placering og lukke op for det planlægningsmæssige.

Det er på det punkt, jeg gerne vil fremhæve en ting, som enkelte nok har berørt, men som jeg i hvert tilfælde gerne vil fremhæve som noget meget væsentligt ved at få dette lovforslag vedtaget uden ændringsforslaget. Det kan ikke nytte noget, at man gang på gang både uden for folketinget og da i høj grad også i vore egne drøftelser indbyrdes siger, at den offentlige planlægning kommer bagefter. Nogle af de mest kritiske røster mod at træffe en beslutning i denne konkrete sag er samtidig røster, der opløfter sig meget, meget kritisk mod manglende planlægning fra det offentlige. Hvis man vil have et grundlag for sin planlægning, kan det ikke nytte noget, at man udsætter afgørelsen, eftersom praktisk taget alle de store trafikspørgsmål i det storkøbenhavnske område: motorvejene, motorgadens placering i Søringen eller et