

[Hanne Reintoft.]

Dernæst vil jeg sige til hr. Haunstrup Clemmensen: det går jo ikke, det dér med at man er imod diktaturregimer alle vegne og ikke vil handle med dem. Hvorfor investerer dansk medicinalindustri da så vældig voldsomt i Indonesien, der i dag vel nok er det værste fascistiske diktatur, vi har i verden?

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslag om motiveret dagsorden af Sigs-gaard (se sp. 2530)

forkastedes med 78 stemmer mod 10; 43 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Lovforslaget

vedtoges med 127 stemmer mod 2; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om Københavns lufthavnsvesen.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 13) findes i tidenden sp. 2368).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Ved førstebehandlingen gjorde jeg en bemærkning om, at man vel nu var klar over, at bordet fanger i denne sag. Jeg vil gerne, inden vi vedtager lovforslaget, knytte yderligere en bemærkning til.

Vi vil forhåbentlig om ikke for lang tid møde anmodningen om at skulle udstede statsgaranti for beløb, der skal skaffes til at investere i dette meget store anlæg, som jo er en af de største opgaver, den danske nation nogen sinde har påtaget sig. Derfor er det vigtigt, at vi ved, hvad det er, vi indlader os på. Det går jeg ud fra at alle medlemmer har gjort sig helt klart.

Jeg tror, det må være gået andre, som det er gået mig i de senere år, at vi ofte hos den producerende del af befolkningen møder

spørgsmålet: kan vi nu også klare de store trafikinvesteringer? I taler og taler om Store-Bæltsbro, om storlufthavn og om en lang række andre ting. I strør universiteter ud over landet, og I pålægger kommunerne nye store investeringsopgaver; hvordan vil I klare alle de ting? Det er en betragtning, som jeg mener der er anledning til at fremholde over for folketingets medlemmer, også for at fremtvinge en situation, hvor befolkningen kan få større tillid til, at vi ikke handler i blinde.

Den hvidbog, som trafikministeren fremsendte i foråret, giver jo en opstilling over, hvordan dette anlæg til sin tid skal indplaceres i de øvrige trafikinvesteringer, men denne plan er bygget på ganske bestemte forudsætninger, bl. a. ændringen af byrdefordelingen mellem stat og kommune.

Men jeg tror, der er én stor mangel ved denne plan, og det er, at den ikke er blevet sidestillet andre investeringsplaner, for der er jo så store krav på andre områder, at der ikke alene er tale om at vælge imellem, hvad der findes inden for hvidbogsplanen, men mellem de mange planer, vi har. Vi hørte her i går om de store krav, der vil blive stillet med hensyn til bekæmpelse af forureningen; det vil formentlig dreje sig om milliardbeløb, hvoraf kommunerne kommer til at skaffe det meste, men det er de samme lommer, pengene skal tages af. Vi ved, at det ikke vil vare mange år, inden vi stilles over for kravet om et atomkraftværk, vi ved — og håber, det er rigtigt — at vi har mulighed for inden for forholdsvis kort tid at skaffe os olie og gas fra Nordsøen; det vil kræve væsentlige investeringer, hvor staten næppe undgår at komme til at udstede visse garantier. Vi er netop i går blevet belært om, at det er noget, man kan møde, og vi ved, at konkurrencen inden for vore erhverv mellem Danmark og andre lande er så hård, at vi sikkert i de kommende 2-3 år vil møde mange af disse forhold.

Vi skal også huske på, at når vi træffer denne beslutning, er det sådan, at de brugere, som skal være på lufthavnen, disponerer i tillid til, at vi mener noget med det, at det ikke er som med Hanstholm havn, som man vedtog i 1917, og hvor der er gået mange år, inden det blev til noget. Det er jo kæmpeinvesteringer, luftfartsselskaberne må gøre, samtidig med at vi skulle investere i Salt-