

[Ministeren for offentlige arbejder.]

været den, at loven af 30. april 1969 var en lov, der pålagde ministeren for offentlige arbejder at få lavet en plan — og der blev bevilget nogle penge til det — for, hvordan det kunne gøres, hvornår det var rigtigt at gøre det, og hvad det ville komme til at koste, den plan, man måtte have for at komme videre. Og den plan kom jo meget hurtigt, den forelå allerede i oktober 1969. Det var en plan, bag hvilken der altså står både en teknisk, en trafikalk og en økonomisk sagskundskab, og som derfor må være noget, der må veje meget tungt for en regering, når den skal gå videre med sagen og fremlægge noget for folketinget til den endelige beslutning ud over det princip, der allerede var lagt fast.

Havde det været således, at om denne samlede plan, som blev forelagt, og som storlufthavnsudvalget jo har været bekendt med i tiden lige siden 1969, kunne regeringen uden videre sige, at den kunne den bruge som lovgivningsgrundlag, så havde der jo ikke været de store problemer. Men den plan var jo baseret på, at man af de forskellige grunde, der er givet, fra teknisk og økonomisk og trafikalk side, måtte anse det for mest hensigtsmæssigt at vente så længe som overhovedet muligt med at flytte fra Kastrup, og det vil efter vurderingen sige til 1985.

Det, der nu har forårsaget, at der stadig er overvejelser i regeringen og politiske overvejelser også om, hvordan man skal klare hele dette lufthavnsproblem, er altså ikke et spørgsmål om en udsættelse, men spørgsmålet om, hvorvidt det er muligt at foretage en fremskyndelse; det vil jeg gerne minde om over for de bemærkninger, der er gjort.

Jeg skal i øvrigt ikke begrunde, for det er jo gjort på mange måder, hvorfor man alligevel, trods det at man har en sådan teknisk, økonomisk og trafikalk oversigt, der siger 1985, måtte komme ind i overvejelser om, hvorvidt det alligevel var rigtigere at søge en fremskyndelse. Men det er det, sagen drejer sig om, og det er altså det problem, der ikke er afklaret.

Det, det drejer sig om ud over det, der allerede foreligger, og som jo praktisk talt alle har besluttet sig til: beslutningen i folketinget om, at man på et eller andet tids-

punkt må flytte lufthavnen fra Kastrup til Saltholm, er altså at få afklaret tidspunktet. Diskussionen drejer sig altså ikke om en forsinkelse, men om, hvorvidt man kan fremskynde det af hensyn til nogle andre synspunkter end dem, der er indgået i den tekniske, økonomiske og trafikalk overvejelse, som vi fremlagde i oktober 1969 fra trafikministeriets side.

Jeg vil gerne medgive, at det på alle måder var ønskeligt at få en sådan beslutning truffet så hurtigt som muligt, og jeg vil gerne sige til de spørgsmål, der blev rejst om, hvad denne lov kan komme til at betyde for flyveselskaber, og hvad man kan gøre ved støjproblemer og andre ting, at det er ganske klart og ligetil, at det kan man give to helt forskellige svar på, alt efter om denne lov skal gælde i mange år, fordi man stadig ikke har truffet en beslutning, eller om det er en lov, der skal lægge tingene fast på dette område for den kortere periode, der er tilbage, indtil en beslutning skal træffes.

I det sidste tilfælde er svaret, at det såvel med hensyn til støjproblemerne afhjælpning, altså mere konkret hvad man kan gøre, som med hensyn til flyveselskabernes interesser er irrelevant. Ligger det derimod sådan, at der bliver tale om en længere standsningsperiode, ja, så kommer folketinget vel, og det gør vi jo alle sammen, til at tage sagen op til fornyet overvejelse. Det er ganske klart — og det er jo også det, der ligger i lovforslaget, som det rigtigt blev sagt fra flere sider — at dette betyder, at hvis man vil gå videre med en udbygning af Kastrup lufthavn, bliver det et lovgivningsanliggende, der i virkeligheden kæder dette spørgsmål meget nøje sammen med den lov af 30. april 1969, som folketinget også har vedtaget; derved forbindes disse to beslutninger, og derved gøres det muligt for folketinget at se på dem i sammenhæng.

Jeg har ikke mange andre bemærkninger at gøre. Jeg vil dog gerne sige om de økonomiske betragtninger, som hr. Stæhr-Johansen var inde på, vedrørende trafikinvesteringernes størrelse osv., at når man tager den af trafikministeriet udarbejdede hvidbog af april 1970, som altså drejer sig om en 15 års periode fra 1970 til 1985, hvoraf der allerede er gået et regnskabsår, så er det rigtigt, at investeringerne på dette område tælles sammen til 55 milliarder kr. Men det er ikke