

[Stær Johansen.]

sagde man i de store søfartsnationer, at handelen følger flaget, og mon dog ikke noget tilsvarende gælder, når flaget sidder på en flyvemaskine? Jeg tror det — og med disse bemærkninger kan jeg anbefale at stemme for lovforslaget ved anden behandling.

Holmberg: Adskillige gange har vi her i folketinget drøftet lufthavnsproblemer, og det er måske lidt ejendommeligt, at det i det hele taget skal være nødvendigt at fortsætte, efter at vi må skønne, at et stort flertal i denne sal er enig i indstillingen fra 1964 til den daværende regering. Konklusionen var dengang, at man ikke kunne gå ind for at bevare Kastrup på længere sigt. Der blev derfor undersøgt flere muligheder, og de forskellige sammenligninger afsluttedes i løbet af samlingen 1968-69 med loven om Saltholm, hvorved man pålagde trafikministeren snarest at få udarbejdet en teknisk redegørelse, omfattende et program for anlæg af lufthavn på Saltholm og en plan for udflytningen, herunder tidspunktet for udflytningen. Det er nu ca. 3 år siden, og det kunne egentlig være ret så hyggeligt, om vi kunne finde en afslutning på det, da vi jo ved, at et flertal ønsker en lufthavn på Saltholm. Jeg sagde med vilje „et flertal“ — det er vist endda et ret stort flertal. Men det er ikke gået så let, og det er af grunde, som vi alle kender.

Folketinget har altså bestemt, at lufthavnen skal flyttes fra Kastrup. Hvor den skal flyttes hen, er også bestemt. Men det må indrømmes, at det ikke er bestemt, hvornår det skal ske.

I åbningstalen i oktober 1970 blev det sagt, at der ville blive fremsat forslag til begrænsning af udbygningen af lufthavnen i Kastrup. Det levede regeringen op til den 6. maj for godt 3 uger siden, og storlufthavnsudvalget har nu afleveret en betænkning, som er til debat her.

Som det fremgår af betænkningen, har vi modtaget en deputation fra SAS, som sandelig også har givet anledning til debat, ikke mindst i pressen — endda så meget, at SAS følte sig foranlediget til med udskriften „Kære trafikminister Guldberg“ at sende de venligste hilsener og gøre opmærksom på,

„at vort indlæg . . . på ingen måde kan retfærdiggøre den overskrift, som dagbladet Politiken i dag bringer om sagen“. Vi refererer jo aldrig fra udvalgs møder, men da brevet fra SAS er et bilag til betænkningen, er det i alt fald rimeligt at gøre opmærksom herpå, idet vi ikke kan regne med, at alle læser betænkningen.

Men selvfølgelig har vi ikke i udvalget bare læst avisreferater og overskrifter. Vi har naturligvis indgående mellem første og anden behandling seriøst drøftet SAS' henvendelse i udvalget. Det er en stor kunde, den største, men ikke den eneste.

Udvalgets forhandlinger har ført med sig, at vi er blevet stillet over for ikke mindre end 3 mindretal, som, så vidt jeg kan skønne, alle vil stemme for regeringsforslaget, bortset måske fra 2 medlemmer, hr. Fanger og hr. Helge von Rosen. Hos dem er der ingen tvivl om hensigten: Kastrups funktion som international lufthavn skal fuldt ud sikres, der skal ingen lufthavn være på Saltholm, og den ene af de nævnte vil måske endda gerne have den flyttet til Jylland. Men der er jo ikke noget at sige til, at 2 medlemmer har den opfattelse og har givet udtryk herfor.

Derimod kan de to andre mindretalsindstillinger ikke siges at være i opposition til regeringsforslagene. Jeg lægger ikke skjul på, at jeg mener, de begge to peger på noget væsentligt, som jeg føler trang til kort at kommentere. Jeg er i hvert fald meget tilfreds med, at både socialdemokratiet og SF vedstår folketingets beslutning fra 1969 om at anlægge en lufthavn på Saltholm til afløsning af Kastrup lufthavn. Vi er mange, der er enige om, at Kastrup lufthavn naturligvis i overlevelselsesperioden skal kunne fungere; det er en selvfølge. At der er nogen usikkerhed om, hvor meget der er nødvendigt, for at den kan fungere, er rigtigt. Men her må vi lægge afgørende vægt på de oplysninger, vi har fået om, at Kastrup med relativt få investeringer ud over dem, der er i gang, og som vel bliver fuldført, kan tjene som hovedbase for den trafik, som vi formoder vil komme indtil 1974-75.

Så føler jeg i øvrigt ingen særlig anledning til at kommentere de såkaldt store forskelle i tallene fra henholdsvis SAS og trafikministeriet, for ved en nærmere analyse er forskellen slet ikke så stor, hvis man går ud fra