

[Horn.]

besluttet på gruppemødet i Jørhunde, og hvad der nu står i betænkningen, vil jeg gøre hr. Bilgrav-Nielsen opmærksom på, at der står begge steder, at vi vedstår beslutningen af 25. april 1969; det har jeg også gentaget her i dag, og det kan der ikke laves om på. Der er absolut ingen modsætninger i det forhold.

Jeg vil til hr. Sigsgaard kun gøre den bemærkning, at alle de ting, som hr. Sigsgaard nævner, er nogle, som vi hele tiden har med i vore overvejelser og placerer ind på rette sted. Men det er problemer, som først realistisk kan behandles, når vi har forslag til et anlæg. Så er samtlige de problemer, hr. Sigsgaard rejser, involveret i det. Vi har alle sammen materiale, som belyser de ting, og tager højde for dem.

Sigsgaard: Ministeren mente, at jeg havde helt galt fat på det, idet jeg efter hans opfattelse ikke erkendte, at der er et problem med lufthavnen i Kastrup i dag. Vi har allerede en storlufthavn, sagde ministeren. Det ved jeg ikke af, at jeg ikke skulle have erkendt. Men det er ikke det, vi taler om. Det var i alt fald ikke det, jeg talte om her. Det var derimod udvidelsen af lufthavnen — og det er vel en udvidelse, man bl. a. taler om?

Det, jeg i øvrigt talte for, var, at man ikke bør løse problemerne på området på det for snævre og efter min opfattelse forkerte grundlag, som udvalget har valgt. Men det er klart, at hvis jeg havde haft samme indflydelse, som ministeren har i dag, ville problemet med Kastrup også eksistere for mig. Det er oplagt. Det har jeg ikke villet benægte.

I øvrigt er det i høj grad skabt af politikerne op gennem tiden, men det tror jeg også godt jeg kan blive enig med ministeren om. Helt indtil her på det allersidste er man blevet ved med at forøge problemerne omkring Kastrup.

Så kan man spørge: hvad er så udvalgets grundlag, det, som jeg altså har erklæret mig

uenig i? Det er da, så vidt jeg har forstået, at lufttrafikken bør være så stor som muligt, og at København — Danmark, men fortrinsvis København — bør have så stor en del af denne efter udvalgets mening forhåbentlig voksende lufttrafik som overhovedet muligt. Det er det grundlag, som udvalget har arbejdet på, og det er det, jeg er fundamentalt uenig i. Jeg skal indrømme, at det kan være en smule vanskeligt at afgøre, i hvor høj grad det er muligt i et samfundssystem af den økonomiske type, som vores tilhører, at gå imod den generelle grundlov, der hedder højere vækst, stadig stærkere vækst, som går forud for alt andet. Det kan være en smule svært, og det kan medføre visse risici at prøve på på et enkelt område at sige: her er der andre ting, der må gå foran, f. eks. de foreningsmæssige problemer, de bolig-mæssige problemer. Det kan være svært at overskue konsekvenserne.

Lidt ved man, og mere kunne man få at vide, hvis man fra udvalgets side var interesseret i at undersøge det. Meget tyder f. eks. på, at det økonomiske udbytte af chartertrafikken som allerede nævnt ikke er så overmåde stort, men den diskussion vil man jo ikke rigtig ind på.

Det er altså selve dette grundlag, at lufttrafikken bør vokse, og at Københavns andel af den bør vokse, som jeg er uenig i. Og det kan ministeren ikke komme og sige er forkert. Det er en anden opfattelse, simpelt hen.

Dernæst kommer vi til prioriteringen, hvor der også er en forskel. Mere lufttrafik og drømmene om et storcenter kræver større investeringer. Man kan altid diskutere, hvad det kan betyde på længere sigt; det er vigtigt, og det ved man ikke ret meget om, det bliver til løse formodninger, som vi har hørt dem fra flere ordføreres side gang på gang, også her i dag, om den vældige velstand, der vil opstå, hvis man nu investerer nogle milliarder kroner. Vi ved, at investeringerne koster nogle milliarder, men vi ved ikke, hvad der kommer igen, og jeg nægter at acceptere, at denne økonomiske betragt-