

[Guldberg.]

kan forvente en omprioritering af S-ba-neudbygningen i Københavnsområdet til fordel for en Amagerforbindelse. Jeg er godt klar over, at man forestiller sig S-togsbetjening af lufthavnen på et eller andet tidspunkt, og jeg kan næsten ikke forestille mig, at lufthavnen kan betjenes på anden måde. Alle moderne lufthavne af denne størrelse bliver planlagt sådan, og det kan ikke være meningen, at øen Saltholm skal fyldes op med parkerede biler. Jeg vil derfor gerne rejse spørgsmålet om, hvorvidt man overhovedet skal lave en så kostbar forbindelse, indrettet på at kunne bruges til privat, individuel trafik. Mit næste spørgsmål hænger lidt sammen med hr. Horns indlæg. Han ligesom talte om en etape, idet han sagde, at nu gør vi det, som her er foreslået, så kan vi komme tilbage i folketinget igen, og så blev der brugt udtrykket „en endelig beslutning“. Jeg mener, at der er truffet en endelig beslutning om noget. Nu bliver der truffet en endelig beslutning om én ting til, og det er klart, at for hver gang er den mere endelig. Man skal nødig fortsat skabe det indtryk, at der er en mulighed for hele tiden at skifte spor. Jeg bliver derfor nødt til at bede om, at vi i udvalget grundigt arbejder med spørgsmålet, om vi kan nøjes med bestemmelsen om ophævelse af stoploven. Ethvert medlem af folketingets tidligere storlufthavnsudvalg ved, at der er planer om en parallelbane til 12-30 og anlæg til mindst 1 milliard kr. og derudover en række kostbare byggerier, som skal betales af luftfartsselskaberne. Jeg har altid haft fornemmelsen af, at disse planer mere hang sammen med, at det ikke var sikkert, man ville flytte, end med spørgsmålet, om det var absolut nødvendigt at bruge denne milliard plus alt det andet. Kan vi ikke, når spekulationerne om, hvad man kan få ud af at gå imod planen, både politisk og på anden måde, hører op, vente en anden og lidt mere realistisk vurdering af, hvad det kan betale sig at investere i et anlæg, der skal nedlægges en eller anden gang? Jeg tror, man skal prøve at betragte det hele under ét og lade administrationen få den opgave at tilrettelægge tempoet, formen og fordelingen af disse ting på den for alle parter, også de interesserede luftfartsselskaber, mest fornuf-

tige måde i stedet for at spille sorteper om fordelingen.

Det fører til, at jeg sætter spørgsmålstegn ved selve tidsplanen. Jeg synes, den må være lidt fleksibel. Det kan den selvfølgelig også være, selv om man vedtager forslaget, det vil jeg gerne indrømme. Jeg mener, at alle må være interesseret i, at investeringerne af den her beskrevne art kan afskrives på så kort tid som muligt. Det må være en fælles interesse. Men det kan meget let dreje sig om en milliard mere eller mindre, så det er ikke småpenge. Når vi tæller anlægsudgifter sammen over mange år, får vi disse meget store tal, men jeg tror, ministeren er enig med mig i, at derfor er forskelstallene alligevel store, og derfor skal man også interessere sig for dem.

Så meget om lufthavnsforslaget. Med hensyn til Storebæltsforslaget vil jeg gerne begynde med en kompliment til formanden for det tekniske udvalg, professor Aage Jesspersen, og udvalgets medlemmer for det materiale, der er fremlagt på forbavsende kort tid. Jeg vil karakterisere det som udførligt og hensynsløst objektivt over for tidligere oplysninger og politiske fornemmelser, og mere kan man ikke forlange af sagkyndige. Udvalgets medlemmer har mestret at holde sig strengt og upåvirket til den del af afvejningen, de er særlig sagkyndige i, og de har dermed overladt den egentlige politiske afvejning af de indbyrdes umålelige faktorer til politisk behandling.

Jeg peger på, at man f. eks. har fundet frem til en broløsning på ca. 3 milliarder kr. i stedet for den, nogle mente skulle være påbegyndt for længe siden, og som ville have kostet 4 milliarder kr. Den helromantiske løsning, kalder jeg det. Det er den, hvor der skal være højbro hele vejen over, for det er det pæneste, men det koster 4 milliarder kr. Nu er man i hvert fald nået til den halvromantiske, som består i, at man kan nøjes med højbroen halvdelen af vejen og så spare 1 milliard kr. Det er da altid noget.

Men hvad der er endnu mere interessant, er, at det også er påvist, at den upopulære, indrømmer jeg, og nedvurderede løsning med en biltogstunnel kan opfylde kravene og udføres for en anlægsudgift på 1,6 milliarder kr., hvortil kommer materielanskaffelser. Det er ikke ligegyldigt, hvad det bliver i