

[Arne Larsson.]

nomi. Det er klart, alene fordi der beskæftiges 10.000 mennesker derude, men også fordi flyvning er et valutaskabende erhverv, at Danmark har uhyre stor gavn af denne lufthavn, og derfor vil det være uforsvarligt at ødelægge dens muligheder for fortsat at ekspandere.

Lovforslaget er stillet op således, at vi i dag beslutter os til at gennemføre 1. etape af en udbygningsplan. Det drejer sig om inddæmningen af Saltholm og etablering af anlægshavne, således at arbejdet hurtigst muligt kan komme i gang. I løbet af et par år vil vi så få det endelige forslag om, hvordan anlægget på Saltholm skal se ud i dets endelige udformning. Det kan vi give tilslutning til. Vi tror, det er en fornuftig fremgangsmåde, for også rent teknisk sker der en hastig udvikling, som man naturligvis bør tage videst muligt hensyn til, hvis det er muligt.

Der er ét problem, som også har været rejst fra anden side under debatten, og det er spørgsmålet om dimensioneringen af det faste anlæg, som vi må have mellem Amager og Saltholm. Det er jo foreslået som en tunnel, og det er et overordentlig stort anlæg. Så vidt jeg har forstået, vil svenskerne også bygge dette anlæg, og indtil videre har jeg forstået det således, at det er tænkt som et tunnelanlæg, hvorigennem man skal føre 10 eller 12 vejbaner for at kunne afvikle trafikken over til Saltholm. Vi kan altså forestille os i 1985, at en 20-25 mill. mennesker skal ekspederes fra Saltholm. Tror man virkelig, at dette løses ved hjælp af et tilbringersystem, som udelukkende er baseret på individuel trafik, altså biler, busser eventuelt? Jeg tror det ikke. Jeg tror, det er nødvendigt, at vi på forhånd tager højde for, at dette anlæg skal dimensioneres således, at det kan bringe folk derover via et kollektivt trafikapparat, altså via en S-bane. Det er nødvendigt også af hensyn til befolkningen på Amager. Befolkningen på Amager har gennem mange, mange år været underforsynet med kollektive trafikmuligheder, og det ville være rimeligt, om vi i forbindelse med anlægget af Saltholm lufthavn også løste problemet med den kollektive trafikafvikling fra Amager. Jeg forestiller mig altså et kollektivt trafik anlæg, som både tilgodeser befolkningen på Amager og den til-

bringertrafik, der skal til Saltholm og måske endda videre til Sverige.

Jeg har, ligesom hr. Horn jo var inde på det, tidligere foreslået, at broanlægget i K-M-linjen blev dimensioneret således, at det også blev muligt at etablere jernbanetrafik mellem København og Malmö, og jeg håber stadig væk, at der er muligheder for at forhandle disse problemer med den svenske regering i forbindelse med det tilbud, som vi har fået om, at man fra svensk side vil bygge den faste forbindelse mellem København og Malmö.

Til slut skal jeg kun sige dette, at de meget store projekter, som vi behandler, jo kræver kæmpeinvesteringer. De kan have den største betydning for vort lands udvikling, hvis de lykkes; men går de i stå på halvvejen, er de til gengæld en dyr og farlig fejludvikling. Vore muligheder må bedømmes realistisk. Udgifterne må ses først og fremmest i lys af deres indplacering i de samlede trafikinvesteringer over en lang årrække, men måske også ud fra en almindelig bedømmelse af velstandsudviklingen i vort land. Uden en samlet indplacering i hele det økonomiske langtidsperspektiv vil det være stort letsind at vedtage disse planer.

Med disse ord skal jeg tilsige mit partis velvillige medvirken til gennemførelse af de foreliggende lovforslag, men som sagt: vi mener, at der er adskillige problemer, som bør nøje gennemdrøftes, inden vi lægger os endeligt fast.

**Rohrsted:** Da folketinget vedtog principbeslutningen i 1969 om overflytning af Kastrup lufthavn til Saltholm, skete det i hovedsagen ud fra to hovedsynspunkter. Det ene var, at der ikke på længere sigt eksisterede udvidelsesmuligheder for Kastrup lufthavn med den placering, lufthavnen i dag har på Amager i tæt bebygget område, uden at sådanne udvidelser ville skabe nye store miljøproblemer på Amager. Det andet hovedsynspunkt, som lå til grund for principbeslutningen, var, at miljøforholdene omkring lufthavnen allerede var af en sådan karakter, at det måtte betegnes som ganske utilfredsstillende stadig at udvide i Kastrup og stadig at lade tanken om udvidelse og udflytning stå hen i det uvisse.

Hvis man i dag stiller spørgsmålet — og det må være naturligt — hvad er der sket,