

## [Per Federspiel.]

siger, at man ikke vil tænke på disse spørgsmål i 1980'erne. Men man vil gøre det nordiske samarbejde en bjørnetjeneste ved ikke at være opmærksom på, at det er dér, forbindelsen sydpå ligger ved den samtidige bro over Øresund og over Østersøen.

Jeg må virkelig bede ministeren ikke blot tænke rent trafikalt på dette spørgsmål, for det er mere end et trafikspørgsmål, det er et spørgsmål om udviklingen af vore underudviklede sydlige områder i Lolland-Falster, der vil få en opblomstring ved en direkte forbindelse sydpå, og det vil være en europæisk nødvendighed, at Danmark ikke bliver en trafikal blindtarm. Så jeg må meget henstille til ministeren, at han overvejer disse spørgsmål ud fra andet end det, der åbenbart har ligget til grund for hans forelæggelse her i tinget: det rent trafikale. For det holder simpelt hen ikke.

**Valbak:** Jeg vil gerne tage udgangspunkt i, at 7 medlemmer af den konservative gruppe i et beslutningsforslag siger, at de ønsker udbygningstoppet i Kastrup ophævet i tiden frem til eventuel — eventuel — etablering af en lufthavn på Saltholm. Dette forslag er i strid med folketingets tidligere vedtagelser i denne sag, specielt set i sammenhæng med vedtagelsernes forudsætninger.

Jeg har særlig bemærket mig den, hvis jeg må bruge udtrykket, fiffige anvendelse af ordet „eventuel“. Ved at indskyde det lille ord siger man faktisk, at vore beslutninger i 1971 og i 1969 ikke skal tages alt for højtideligt, det var bare leg i sandkassen, måske snarere krig i sandkassen.

Hensigten med stoploven i 1971 kunne ingen være i tvivl om og da slet ikke vi, der deltog i udvalgsarbejdet omkring denne lov. Vi fandt det urimeligt, og vi fandt det forkert i blinde at bygge videre på Kastrup; nu måtte man have et stop, indtil vi havde fået forslaget om og taget stilling til en anlægslov for Saltholm med årstal på. Når en sådan anlægslov med årstal på var vedtaget eller forkastet, havde man et cementeret grundlag for at træffe beslutninger om Kastrups eventuelle videreudvikling. Ingen kunne dengang være i tvivl om, hvordan det logisk lå: vedtagelsen af en anlægslov for en ny lufthavn måtte være forudsætningen for,

at udbygningstoppet kunne ophæves. Omvendt måtte et nej til anlægsloven lige så logisk i hvert fald for mig være et nej til, at Københavns lufthavn skal være større, og derfor et nej til at ophæve udbygningstoppet, i hvert fald principielt.

I fortsættelse af dette ræsonnement — og det lå bag stoploven — ville det være direkte ulogisk og stridende imod tidligere forudsætninger at udsætte afgørelsen om en anlægslov for Saltholm, men samtidig sige ja til udbygningstoppets ophævelse.

Jeg kan altså erklære mig tilfreds med, at regeringen har kædet spørgsmålet om udbygningstoppets ophævelse sammen med anlægsloven for en ny lufthavn.

Det andet spørgsmål er så: bør man udsætte vedtagelsen af en anlægslov for den nye lufthavn og altså fastholde udbygningstoppet? For en udsættelse er i dag fremført en række argumenter; det argument, som efter min opfattelse vejer, er, at det er eller kan være for meget at gabe over, hvis vi i en periode op til 1985 skal bygge en storlufthavn og en Storebæltsbro samtidig. Her kommer naturligvis ressource- og samtidighedsproblematikken ind i billedet.

Men heroverfor står en række andre argumenter. For det første sagde folketingsudvalget og hele udvalget om stoploven i sin betænkning bl. a.: udvalget lægger vægt på, at den kommende beslutning om tidspunktet for trafikken overflytning til Saltholm træffes så betids, at hensynet til trafikken i Kastrup er tilgodeset. Dette argument, med alt hvad det indeholder af meget velkendt substans, gælder med fuld vægt endnu i dag, og jeg gentager: alle partiets udvalgsmedlemmer udtalte dette.

Udvalget gik videre i sin tillægsbetænkning; af den vil enhver kunne se, at udvalget i et samråd med ministeren fik dennes tilsagn om, at folketinget i næste samling — og det var sidste år — skulle få et grundlag for at tage stilling til bl. a. den endelige fastlæggelse af tidspunktet for lufttrafikken overførsel fra Kastrup til Saltholm. Hvorfor tog man det tilsagn? Fordi afgørelsen, fordi fastlæggelsen for udvalget at se hastede. Det gør den stadig, og der er endnu et argument.

De københavnske planlægningskræfter arbejder i blinde, så længe denne store sag svæver. Det er dyrt, umådelig dyrt, for hovedstadsregionen og for hele landet.