

[Valbak.]

Det fører mig til det tredje sæt af argumenter for at gå videre i beslutningsprocessen nu: det er nemlig nu 10 år siden, den daværende regering og de to regeringspartier dengang kom med en skelsættende konklusion: man kunne ikke gå ind for bevarelse af lufthavnen i Kastrup på længere sigt. Og det gjorde man på grundlag af en indstilling fra et udvalg om, hvilke arealer på Amager der burde friholdes for anvendelse, hvis lufthavnen i Kastrup skulle bevares.

Den samme regering med dens to folketingsgrupper foranstaltede derpå tekniske og økonomiske udvalgsovervejelser med det formål at finde en anden placeringsmulighed. Efter min opfattelse bør sådanne beslutninger forpligte på deres konsekvenser.

De følgende 5 års undersøgelser førte til folketingets tætte opslutning til bemyndigelsesloven af 1969. Hver den, der vil gå tilbage til kilderne, kan overbevise sig om, at bemyndigelsen til at udarbejde en Saltholmplan i regeringens og ministerens øjne var det samme som en beslutning om placeringen; det blev klart udtalt.

Nu skal man jo altid forbeholde sig retten til at blive klogere, det er klart. Den daværende regering tog da også det ene forbehold, at placeringsspørgsmålet fornuftigvis måtte tages op igen, hvis der under arbejdet med programplanen fremkommer helt nye og i dag uforudselige momenter. Jeg går ud fra, at sådanne nye momenter ikke er fremkommet under det videre arbejde, ellers ville, går jeg ud fra, lovforslaget ikke være fremsat, og skulle jeg tage fejl i min forventning om, at regeringen har været opmærksom på dette forhold, ja, så føler jeg mig helt tryk ved udvalget. Der skal nok blive boret; stol tryk på det.

Men hvis — eller jeg går faktisk indtil videre ud fra når — der ikke siden folketingets beslutning i 1969 er fremkommet nye momenter, så taler også det som sagt for nu at stramme til med en beslutning. Det er selvfølgelig altid rart, at en sag er undersøgt

til bunds, inden man beslutter sig, men spørgsmålet er: hvornår er bunden nået? Det må man i hvert fald spørge sig selv om somme tider. På et eller andet tidspunkt må man holde op. Det drejer sig jo nemlig ikke blot om at undersøge problemerne, det drejer sig også om at løse dem. Jeg kan for øvrigt heller ikke se, at der skulle være noget slemt i at vælge det forslag, som sagkyndige efter 5 års arbejde kommer med, når man, som ministerens forslag og dagens debat viser, er ret parat til ikke at vælge det Storebæltsforslag, sagkyndige efter 25 års arbejde anbefaler mest.

Det fjerde argument til gunst for et ja til forslaget om Saltholm, sådan som det ligger på bordet, er det svenske tilbud, tilbud i gåseøjne, om at bygge broen over Øresund nu. Jeg har godt set, at argumentet føres i marken for Storebæltsbroen, men det er et søgt argument. Storebæltsroen skal man bygge af alle mulige andre grunde, men at Øresundsbroens realisering gør det nye luft-havnsbyggeri aktuelt, burde for mig at se være ret indlysende. Et af de økonomiske fundament for en kommende stor knudepunkt-lufthavn vil nemlig blive det store sydsvenske befolkningsunderlag. Og hvad sker der, hvis Saltholm ikke bliver færdig ret kort tid efter broens åbning? Så skal Kastrup opfange den af broen afledte øgede efterspørgsel efter flyvning, og følgen bliver investeringer såvel i Kastrup som på Saltholm til præcis samme formål og med de kendte helt uacceptable miljøvirkninger som den lige så sikre følge. Ja men så samtidigheden da, vi kan ikke klare Store Bælt og Saltholm på én gang, og så kommer hertil endda, at Øresundsbroen skal bygges. Nej, det er klart, vi kan ikke lave de omfattende jordarbejder, de omfattende betonarbejder osv. osv. på samme tid. Det er et spørgsmål om mandskab af forskellig slags, et spørgsmål om maskinkapacitet til hver tid osv. Men man kan samordne de to projekter, ja, jeg ville endda foretrække at sige de tre projekter. Man kan med fordel samordne disse projekter, hvad angår den tekniske planlæg-