

[Ministeren for offentlige arbejder.]

virkeligheden kan man, hvis man ellers politisk er parat til virkelig at argumentere over for miljøhensyn, næsten stoppe diskussionen her. For min opfattelse er, at de miljømæssige argumentationer næsten alene kan bære en udflytning fra Kastrup til Saltholm igenem.

Derudover må jeg advare mod den opfattelse, som lå til grund for hr. A. Chr. Andersens indlæg, nemlig at flytter vi ikke fra Kastrup til Saltholm, vil det automatisk medføre en væsentlig større passagertilvækst på andre danske lufthavne, særlig, forstår jeg på hr. A. Chr. Andersen, andre jyske og helt særlig Billundlufthavnen. Jeg må advare mod, at man lokalt eller andre steder foregøbler nogen som helst, at man automatisk overfører dette meget store passagergrundlag, som der her er tale om, til andre jyske lufthavne, fordi man ikke overflytter fra Kastrup til Saltholm. For hvis man ikke tør tage denne beslutning, vil det vise sig, at overflytningen ikke sker til andre jyske lufthavne; den sker til Stockholm, til Oslo, til Hamborg og i et vist omfang til andre europæiske lufthavne, men der er ikke nogen som helst sikkerhed for, som hr. A. Chr. Andersen er inde på her, at det uden videre overføres til andre jyske lufthavne.

Hr. Robert Christensen og hr. Per Federspiel var inde på Fehmarnbæltproblematikken, og dér beklager man altså, at regeringen har truffet den prioritering, som regeringen rent faktisk har gjort. Jeg erindrer ikke, at jeg i fjernsynet skulle have sagt, at vi ikke ville tage stilling til Fehmarnbælt eller Samsø før i 1985. Hvis jeg har brugt årstallet 1985, beklager jeg det. Jeg har i andre relationer brugt det årstal, som er regeringsbeslutningens, nemlig 1980, så jeg beklager meget, hvis jeg skulle have sagt i fjernsynet, at det skulle være 1985. Regeringens beslutning er, at vi ikke kan tage stilling til disse store projekter før 1980, og det er klart, at det angiver en prioritering, som vi af nationale grunde først og fremmest har ansat for at være helt rimelig.

Men det er ikke rigtigt, når hr. Per Federspiel derefter siger, at hermed har vi altså kun lagt rent trafikale forhold til grund. Nej, vi har i høj grad lagt økonomiske og ressourcemæssige betragtninger, både kapital- og arbejdskraftmæssige betragtninger, til grund. Det er jo netop det, der vel er det væsentligste grundlag for den prioritering, som nødvendigvis skal foretages, at det er den slags betragtninger, man lægger til grund.

Jeg var meget enig i den dokumentation, hr. Valbak fremførte omkring Saltholmlufthavnen, en argumentation, som hr. Valbak også i et vist omfang kunne genfinde i min argumentation her, særlig i svaret til hr. Bilgrav-Nielsen.

Til hr. Knud Bro skal jeg kun sige, at såfremt man skulle ønske en sådan takstpolitik, som hr. Knud Bro foreslog, nemlig at man skulle fastfryse taksterne på et eller andet område, forudsatte det jo netop, som jeg var inde på indledningsvis, at man havde herredømme over taksterne; og hvis vi i øvrigt skulle se, hvad der var konservativ politik på det område, bliver konsekvensen jo den, at vi ikke har herredømme over taksterne, og så synes jeg nok, der ligger nogen indbyrdes uenighed i de to konservative synspunkter.

Jeg har prøvet at besvare de indlæg, som har været fremme. Jeg skal endnu en gang takke for den modtagelse, lovforslagene har fået, og håber, vi efter omstændighederne kan slippe nogenlunde hurtigt og smertefrit igennem udvalgsbehandlingen.

Formanden: Vi går derefter over til anden omgang; jeg gør opmærksom på, at taletiden er 10 minutter for de ordførere, der hidtil har haft ordet én gang, og jeg håber at kunne gennemføre debatten uden pause.

Horn: Jeg kan love formanden, at jeg skal følge hans forhåbninger. Det kunne ellers være fristende at gå ind i en debat om konstruktionen med en kombination af bilfæretunnel under Store Bælt og så en fast for-