

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg har lige først en enkelt bemærkning til hr. Horn. Når jeg spurgte hr. Horn i første omgang, hvad han mente med sin bemærkning om de problemer, der kunne opstå for SAS, var det selvfølgelig, fordi jeg gerne ville vide, om hr. Horn mener, at der bliver økonomiske problemer for SAS ved en overflytning. Det synes jeg ikke rigtig jeg fik besvaret, men jeg kan rette spørgsmålet til ministeren: er det ministerens opfattelse, at en overflytning til Saltholm efter de planer, der ligger i forslaget, vil betyde en økonomisk belastning for SAS?

Dernæst må jeg lige sige den korte bemærkning til hr. Guldberg, at jeg synes da også, det er rart en gang imellem at kunne konstatere, at man står ved, hvad man har vedtaget. Nu kan det vel også godt gå lidt over gevind. Jeg håber, vi i morgen må konstatere, at vi i enighed kan beslutte at opheve en forkert beslutning, der ligger år tilbage, om motorveje i Københavnsområdet. Jeg tror, vi en gang imellem må være rede til at tage sådanne forkerte beslutninger op til fornyet overvejelse, men det kan vi komme tilbage til.

Dernæst til ministeren, som, synes jeg, at dømme efter stemmeføringen nok måtte have et svagt argument. Man siger jo, at hvis man har et svagt argument, så hæver man stemmen. Det var det indtryk, jeg fik af ministerens indlæg, navnlig i de passager, hvor han henvendte sig til mig, og jeg kan konstatere, som jeg tidligere har gjort — jeg vil godt tilføje den bemærkning, at jeg mener, ministeren sådan set er undskyldt — at ministeren tager grusomt fejl. Ministeren har ikke tidligere interesseret sig særlig for trafikspørgsmål her i folketinget, har ikke været medlem af folketingets trafikudvalg, og det kan være forklaringen på, at han ikke husker, hvad der skete i 1969. Jeg må minde om, at der var medlemmer af den radikale gruppe, der ikke tog medansvar for loven om Saltholm, deriblandt undertegnede. Derfor synes jeg, det er lidt for stærkt at stille det op, som om man nu løber fra noget, man dengang skulle have givet tilslutning til. Det er altså ikke tilfældet.

Hvorfor stemte man for loven om Københavns lufthavnsvæsens oprettelse? Hvorfor stemte man for stoploven? Ja, jeg ved ikke, om det er nødvendigt at udpensle den slags

ting. Jeg tror, ministeren bedre end andre ser de problemer, der kan være, når man har et medansvar for en regering. Jeg har konstateret, at ministeren måtte fravige sine ideer om Hammel, at han har måttet opgive sin store tanke om tunnelanlægget og nu fremsætte forslag om en fast forbindelse over vandet, over Store Bælt. Det var vel sådan i den tidligere regerings tid, at man ikke var fuldt enig om dette problem. Det blev til stoploven, som skulle holde mulighederne åbne en tid. Og for at ministeren ikke skal være i tvivl om, hvad der var den radikale gruppes opfattelse, skal jeg citere, hvad jeg dengang sagde ved tredje behandling, og det var et indlæg, som hele den radikale gruppe inklusive hr. Valbak stod bag. Jeg skal citere det afsnit, der er væsentligt i sammenhængen, det står i Folketingstidende 1970-71, sp. 7693:

„På den radikale gruppes vegne skal jeg understrege, at beslutningsgrundlaget efter vor opfattelse nødvendigvis må indeholde en bred samfundsøkonomisk analyse af foreliggende muligheder for lufthavnens fremtid og for, hvornår det mest fordelagtige overflytningstidspunkt alle forhold taget i betragtning vil foreligge.“

Det var vores bemærkninger til stoplovens gennemførelse og de betragtninger, der blev gjort om, hvad stoploven betød. Vi mener ikke, vi har fået dette tilstrækkelige beslutningsgrundlag lagt på bordet, og det er altså forklaringen.

I øvrigt takker jeg ministeren for forklaringen om, at de 4,1 milliarder kr. er hele anlægget. Jeg vil dog sige, at det var ikke mig, der skabte uklarhed om, hvad det kostede at ekspropriere øen Saltholm. Jeg tror nok, at hr. Horn og jeg kan blive enige om, hvordan det forholder sig. Hr. Horn spurgte, om det kunne være rimeligt, at det var 15 mill. kr., om ikke det i stedet for skulle være 1,5 mill. kr. Det var sådan set det spørgsmål, jeg godt ville have ministeren til at besvare, for det er dog væsentligt trods alt, selv om det i sammenhængen er småbeløb.

I øvrigt om problematikken omkring Saltholm og hele diskussionen om, hvad der er mest fornuftigt. Hvis man kommer til den konklusion, efter at man har undersøgt det problem, som hr. Guldberg var inde på, om det er nødvendigt at regne med at skulle anlægge tværbaner på Saltholm, at det nok