

[Niels Ravn.]

hed. Ja, jeg finder, at det er en urimelig indskrænkning i en lufthavn, der burde være et rent dansk anliggende.

Støjproblematikken er jo i det hele taget inde i en udviklingsfase i øjeblikket, så ingen i dag kan overskue, hvordan det i løbet af få år vil se ud, men alle er vel enige om, at der vil ske en ganske væsentlig nedgang i de støjgener, som man kan forvente.

Ministeren sluttede i går med at sige, at hvis ikke vi nu sagde ja til de overenskomster, han havde truffet, ville udviklingen gå os forbi. Jeg forstår ikke denne udtalelse fra ministerens side. Det er helt klart, at uanset om vi bygger Saltholm lufthavn eller ej, vil svenskerne bygge KM-linjen, og derved vil intet komme til at gå os forbi med hensyn til de trafikforbindelser, der vil komme til at passere dansk territorium fra de nordiske lande til det europæiske kontinent.

Alt, hvad jeg her har nævnt, bør tilsige os at foretage en fornyet vurdering af Kastrup lufthavns fremtid, og vi kan for flertallets vedkommende i den konservative folketingsgruppe på det grundlag, der foreligger i dag, ikke medvirke til gennemførelsen af forslaget om at bygge en storlufthavn på Saltholm nu. Det er klart, at § 5, der drejer sig om ophævelse af anlægsstopet i Kastrup, kan vi gå ind for, og skulle det gå sådan, at lovforslaget om anlæg af lufthavn på Saltholm bliver forkastet, så vil vi fra flertallet i min gruppes side sørge for, at der bliver stillet forslag om, at anlægsstopet i Kastrup alligevel bliver hævet.

Guldberg: Det siges ofte om folketingets behandling af spørgsmål inden for planlægning, specielt den fysiske planlægning, at vi er tilbøjelige til ikke at træffe beslutninger i tide og ikke få det særlig vel koordineret — man er i det hele taget meget kritisk.

Jeg vil gerne sige om spørgsmålet om lufthavnens placering, at uanset de mange ord, der måtte være sagt, og de mange drøftelser, der måtte være ført igennem adskillige år, er der i virkeligheden tale om en sag, der er gået konsekvent frem, og som er et udtryk for fra 1969-beslutningen over de efterfølgende beslutninger inklusive den indstilling, der nu foreligger fra udvalget, en konsekvent linje i retning af at planlægge den rigtige placering og så bagefter det rig-

tige tidspunkt for en udbygning af Københavns lufthavn; foreløbig må man altså sige, at det har været konsekvent.

Man kan være virkelig inkonsekvent, hvis man, som hr. Niels Ravn sluttede med, ville sige, at først vedtager man at standse udbygningen af Kastrup, indtil man ved, hvad tidsplanen for udbygningen af Saltholm skal være, og derefter skulle man falde af og sige, at nu vil man ikke bestemme, hvad udbygningstidspunktet for Saltholm skal være, men man kan da godt begynde at bygge videre. Dette ville være et typisk eksempel på det, som man somme tider kritiserer de politiske beslutninger for.

Jeg vil gerne slå fast, at spørgsmålet om den rigtige placering på lang sigt af en lufthavn ved København allerede er afgjort for længe siden af et betydeligt flertal herinde, og at det ikke er det, der er til afgørelse. Jeg mener stadig væk, det er en rigtig placering, man har valgt. Naturligvis skal man ikke være afskåret fra undervejs at drøfte det igen, men det er den første begrundelse.

Den næste er, at det er en økonomisk fordelagtig placering. Dette kan man jo drøfte meget, og det er sandelig også blevet drøftet meget, og jeg tror ikke nogen af os er i stand til at anføre nye argumenter. Men jeg vil dog lige minde om én ting, som måske ikke er sagt så tit: en af vanskelighederne ved at bedømme økonomien i udbygningen og placeringen af en lufthavn ved København er den rent psykologiske vanskelighed, der ligger i at forestille sig et projekt, der består i at bygge noget til afløsning for noget, der skal være 2½ gang så stort, før det skal afløses. Altså, når man kommer ud i lufthavnen i Kastrup og ser den, som den ser ud i dag, er det svært at forestille sig, at det, vi drøfter, er en langtidsplanlægning, en langtidsplanlægning, som må gå ud fra den forudsætning, som hidtil er blevet bekræftet hver eneste gang, man har efterprøvet den, at en trafikudvikling i Kastrup, i Københavns lufthavn, inden 1985 medfører, at trafikken på denne lufthavn er 2½ gang så stor, som den er i dag, og at det, vi snakker om, er, om vi skal lade den vokse hele det stykke med, inden vi sørger for at skaffe den en anden placering, eller om vi skal forsøge at finde en anden placering hurtigere. Derimod foreligger der ikke det problem, at man kan sige, at man kan bare lade den