

[Guldberg.]

vokse og i øvrigt blive på stedet og så lade den vokse yderligere igen efter 1985.

Derfor er det nødvendigt, hvis man vel at mærke vil have langtidsplanlægning i en sådan sag, at man på forhånd, inden man beslutter, hvor langt man vil udbygge i Kastrup og hvordan, har dækket sig ind med en politisk beslutning ikke alene om, hvor den fremtidige lufthavn skal placeres, men også i hvilket tempo den skal udbygges til at afløse den anden. Uden denne sammenhæng — og det er det, de andre forslag i virkeligheden ville føre til — ville det i realiteten føre til, enten at man i panikbeslutninger ville komme til at tage nogle meget kostbare løsninger for at beholde den centrale placering, vi har, eller at man måtte opgive at beholde den.

Jeg skal ikke gentage mange tidligere drøftelser af betydningen af at have et trafikalt knudepunkt af den størrelse, som Københavns lufthavn vil være, når den bliver 2½ gang så stor, og vil være endnu mere, når den vokser videre. Det er ikke et trafik anlæg, det er en samling af virksomheder, som hvis den udbygges og vedligeholdes, får sine indtægter for to tredjedele vedkommende ca. betalt direkte eller indirekte gennem fremmed valuta. Det er en virksomhed af den art, at hvis den bliver passet, er den en betydelig økonomisk fordel for det område, den befinder sig i, men den er også en belastning, også en miljømæssig belastning.

Derfor er det rigtigt både ud fra de økonomiske og de miljømæssige synspunkter at lægge tempoet fast, og jeg skal da ikke bestride, at efter alle de drøftelser, der har været, er der næppe andet at gøre — også ud fra økonomiske synspunkter — end at vælge det tempo, som nu er foreslået af flertallet i indstillingen her, og som altså er baseret på en udbygning af Kastrup, så langt den nu kan bære, og så sørge for, at den også kan afløses i tide, ved at begynde at gå i gang med Saltholm.

Det ville ikke være rigtigt, at vi fra dansk side gav disse fordele fra os, og den, der har lejlighed til at se, hvordan andre europæiske lande konkurrerer indbyrdes om at få opbygget sådanne placeringer som den, vi har fået og har, så længe vi passer den, kan godt undre sig lidt over, at det skulle være svært for nogen medlemmer af det danske folke-

ting at se, hvor den klare danske interesse ligger i denne sag.

Så meget om lufthavnsspørgsmålet, og derefter nogle bemærkninger om Storebæltsproblemet og specielt om den mindretalsindstilling i betænkningen, som jeg er medunderskriver på, men som jeg i øvrigt kan sige dækker en flertalsindstilling i den gruppe, jeg repræsenterer.

Der er nogle få argumenter, også en masse andre, som kan bruges, som er enkeltheder og detaljer. Det er økonomisk fordelagtigt. Man kan altid diskutere overslag, men de er jo sammenlignelige mellem de to løsninger, og hvis man bruger den sammenligning, er det altså spørgsmålet om at lave noget til 2 milliarder kr. eller noget til 3 milliarder kr. i runde tal.

De er leveringsdygtige stort set for den samme trafik. Jeg ved godt, at det vil blive sagt — og det vil blive gentaget mange gange — at en bro kan levere mere end en tunnel af den foreslåede art. Det er for så vidt ikke rigtigt. Så længe en tunnel kan tage jernbanetrafikken og den trafik, som kan bæres af 6-sporede motorveje, er det ikke rigtigt. Man kan diskutere, om man ønsker at bygge en bro, der kan tage mere end det, men så er vi ovre i trafikpolitiske betragtninger. De korrekte udbygninger af terminalanlæggene — og det behøver altså ikke at være lige det, man har lagt sig på — kan sikre, at man over tunnelforbindelsen kan levere samme transportkapacitet som det, der kan leveres af en jernbaneforbindelse plus 6-sporede motorveje på begge sider. Jeg tror nok, en af grundene til, at man i min gruppe har et betydeligt flertal for tunnelloøsningen, netop er, at man begynder at spørge sig selv: hvad i alverden skulle man med mere? Så er der vel andre veje.

Den er trafikalt rigtig — trafikalt rigtig af flere grunde. Den første og for Danmark særlig væsentlige grund er den, at man kommer ikke uden om, at hvis al øst-vest trafik, ikke mindst al godstrafik på vej i øst-vestlig forbindelse mellem Danmark, skulle køre denne vej, ville det blive en transportmæssig økonomisk forvriddning i forhold til det nordlige og vestlige Jylland. Den rigtige løsning her er naturligvis at begynde med denne forbindelse, fordi den kan betjene jernbane- og vejtrafikken på en økonomisk fornuftig måde, men da ikke at udbygge