

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

udskyde det på ubestemt tid. Jeg skal ikke her i min fremsættelsestale gå hele argumentationen omkring projektet igennem, men blot fremdrage enkelte hovedtræk. Alle erindringer her, at et helt afgørende moment i sagen var de miljøproblemer på Amager, som er forbundet med lufthavnens fortsatte forbliven her. På dette område er der mig bekendt ikke sket nogen ændring af forholdene siden i sommer, som kan motivere, at vi i dag skulle se anderledes på det end dengang. Vi ved også, at jo længere vi udskyder flytningen til Saltholm, jo mere bliver det nødvendigt at investere i Kastrup. Jeg kan ikke se, at den forværring af vore akutte økonomiske problemer, som ubestrideligt er indtrådt siden i sommer, skulle gøre det mere fornuftigt end dengang at binde meget store beløb i en midlertidig udbygning i Kastrup ved blot at lægge Saltholmprojektet på is. Jeg foretrækker at gå den modsatte vej og se meget nøje på mulighederne for at spare på investeringerne i Kastrup nu og i de nærmeste år, og jeg skal senere komme med et par bemærkninger herom.

På baggrund af efterårets og vinterens begivenheder på energiområdet kunne man rejse det spørgsmål:

Bliver lufttrafikken i det hele taget så stor, som man hittid har troet? Og er der på denne baggrund overhovedet mening i at bygge en ny stor lufthavn?

Jeg vil hertil svare, at der er vel ingen, som i dag med sikkerhed tør udtale sig om den civile luftfarts fremtidige udvikling. De hidtidige prognoser for denne trafikgren forudsagde som bekendt en meget stærk vækst. Jeg tør for mit eget vedkommende ikke sige, at væksten langt frem i tiden — og det er jo det, det her drejer sig om — bliver fuldt så krattig, som man troede for et år siden. Hvis vi nu antager, at det skulle gå således, at vi også på længere sigt får en noget svagere vækst i lufttrafikken og måske aldrig når helt op på de trafiktal, man tidligere mente, hvilken betydning ville dette have for det projekt, vi her taler om? Såvidt jeg kan bedømme, ville det i givet fald først og fremmest kunne betyde, at det lufthavnsanlæg, der skal bygges på Saltholm, ikke behøvede at blive fuldt så stort som det, man hittid havde forestillet sig. Heri ser jeg ingen stor ulykke, og det understreger nød-

vendigheden af, at man, således som det også er forudsat, under hele projekterings- og anlægsfasen nøje følger udviklingen og steds er parat til at foretage de nødvendige korrektioner. På kort sigt vil en eventuel afmatning af væksten i lufttrafikkens vækst betyde, at vi bedre kan klare os i Kastrup i overgangstiden uden de helt store nyanlæg — en situation, som jeg som nævnt ikke er så ked af, og som har givet mig anledning til at anmode om en fornyet gennemgang af de foreliggende planer for Kastrups udbygning med henblik på en begrænsning af disse. Et lovforslag for denne udbygning vil derfor tørst kunne fremkomme i løbet af foråret. Tidsplanen for Saltholmprojektet har reageringen på denne baggrund fundet det forsvarligt at forskyde 1 år i forhold til den oprindelige tidsplan, hvorved der også herigennem ydes et — omend mindre — bidrag til aflastning af statsfinanserne i den aktuelle og akutte situation. En sådan udskydelse af projektet med et år vil efter de forhandlinger, jeg har ført med den svenske trafikminister, ikke være utorenelig med Danmarks forpligtelser i henhold til Øresundsafalterne.

Svenskerne er som sagt fortsat beredt til at vedstå aftalerne om, at anlægget og finansieringen af KM-forbindelsen alene påhviler dem, samt aftalen om, at de to lande i fællesskab bygger jernbanetunnelen i HH-linjen. Jeg mener, det må være en klar dansk interesse at fastholde de forhandlingsresultater angående disse faste forbindelser, som er indeholdt i den foreliggende dansk-svenske aftale. Hertil kommer, at en KM-forbindelse er en forudsætning for Saltholmprojektets gennemførelse. Det samme gælder den særlige luftrumsaftale.

I forbindelse med forelæggelsen af de to forslag til folketingsbeslutning vedrørende Øresund er det nødvendigt, at jeg gør nogle bemærkninger om Storebæltsprojektet, hvis behandling i mange henseender i de seneste år har været ganske tæt forbundet med behandlingen af Øresundsprojekterne. Problemstillingen i relation til Storebæltsforbindelsen er imidlertid på afgørende felter en helt anden. Jeg opfatter her situationen således, at den helt overvejende del af folketinget i juni sidste år — uanset stærkt delte meninger om forbindelsens udformning — gik ind for, at tiden nu efter årtiers diskussioner og undersøgelser var inde til at bygge