

[Ministeren for offentlige arbejder.]
ratificere disse forslag. Jeg håber, at denne afklaring kan ske ret hurtigt.

Kampmann (S):

Man kunne have sine værste anelser om, hvorvidt flertallet fra maj-juni om Store Bælt og Saltholm måtte have forskudt sig efter 4. december 1973, men ligesom trafikministeren mener jeg på grundlag af indlæggene, at en optælling tilkendegiver, at der er sikret et flertal for ratifikationen, og det anser jeg for en lykke.

Det gør jeg også ud fra det synspunkt, at hr. Bilgrav-Nielsens forslag blev bakket op fra fremskridtspartiet — jeg ved ikke, om det var at et flertal eller et mindretal eller midt imellem fra fremskridtspartiet — og formentlig af et flertal fra det konservative folkeparti, der dog tidligere har været delt og formentlig stadig væk er delt i spørgsmålet, men hr. Bilgrav-Nielsens forslag er jo i bund og grund meningsløst. Det, som man og de, der støtter hr. Bilgrav-Nielsen, opfordrer til, er, at man skal foretage en nyvurdering samtidig med, at man forkaster de overenskomster, der foreligger her. Det er meningsløst, for hvis man forkaster disse overenskomster, er der ikke noget at nyvurdere. Der er jo ikke tale om, at man herefter uden videre vil kunne bygge Saltholm lufthavn, eller at man kunne bygge eller være medvirkende til en KM-forbindelse eller en HH-forbindelse, for det kan simpelt hen ikke realiseres. Derfor var jeg i mit første indlæg inde på, at en nyvurdering i realiteten vil sige, at man torpederer Saltholm lufthavn, man torpederer KM-forbindelsen, og man torpederer HH-forbindelsen, og så koncentrerer man sig om Store Bælt. Det er også en politik at have, men så synes jeg, man skal sige, at det er det, der er politikken bagved. Der er ikke noget at prioritere i forhold til, hvis man forkaster de overenskomster, der foreligger her. Det er min bestemte personlige opfattelse, at der ikke i årtier kan tilvejebringes et tilsvarende overenskomstgrund-

lag med svenskerne som det, der ligger på folketingets bord i dag. Og uden en overenskomst er der ikke nogen luftrumsaftale, og dermed er der ikke nogen Saltholm lufthavn, og uden en overenskomst er der ikke nogen forbindelse i KM-linjen, og uden en overenskomst er der for mig at se ikke mulighed for at udføre HH-tunnelen nogenlunde samtidig med KM-forbindelsen. Så hvorfor dog ikke sige, at det er et meningsløst forslag, hvis man skal tage det for dets pålydende? Det har kun det ene sigte at torpedere de investeringer, der er tale om i Øresundsregionen og Saltholm lufthavn. Det er jo realiteten. Det er muligt, at medløberne til hr. Bilgrav-Nielsen ikke har gennemskuet, at det er det, der er sammenhængen, men hvis man har set samtlige hr. Bilgrav-Nielsens indlæg omkring Saltholm lufthavn, hvor han afspiller den samme plade ustandselig og når som helst lejlighed gives, så burde man ikke være i tvivl om, at det er motiveringen for det forslag, som ligger her.

Der blev nu trukket et par nye eksperter frem i denne forbindelse. Det fører ikke til noget at ligge og skyde hinanden ned med eksperter. Lige så vel som man kan fremdrage nogle tilsyneladende ekspertudtalelser for det ene, kan man fremdrage tilsyneladende ekspertudtalelser for det andet, og vi er sat her ind i folketinget for at vælge imellem de forskellige. Jeg vil godt advare, når hr. Weibøl bliver trukket frem i denne forbindelse som lufthavnschef. Det kunne måske for visse sjæle danne den opfattelse, at hr. Weibøl altså er den daglige leder i Københavns luftfartsvæsen; det er ikke tilfældet.

En række af de synspunkter, som er fremført, er synspunkter om at blive i Kastrup, og det vil formentlig sige, blive i Kastrup med de miljømæssige gener, som er i Kastrup, og blive i Kastrup og tage en udbygning i Kastrup, som er lige så dyr eller dyrere, end det vil være at flytte til Saltholm. Hr. Bilgrav-Nielsen ved jo ganske udmærket, at skal man udbygge Kastrup til den kapacitet på ca. 20 mill. passagerer om året, som