

[Bilgrav-Nielsen.]

inden 1985, som hverken hr. Kampmann eller ministeren eller nogen anden i dag har sandsynliggjort at der er mulighed for at vi kan. Jeg ser, at finansministeren nu er kommet til stede; måske han kunne forklare, hvilke sandsynligheder der er for, at landets økonomiske situation bliver så gunstig, blot vi venter ét år, at vi har alle muligheder.

Hr. Kampmann siger til mig, at hvis det her nu falder, så bliver det ikke til noget. Ja, det samme har ministeren jo sagt i sin fremsættelse. Hvis ikke vi ratificerer nu, så falder en stor idé, og den kan måske aldrig nogen sinde realiseres. Så må jeg svare, at bedre argumentation for uholdbarheden i det, man her går ind for, er vist ikke leveret indtil nu. Hvis man virkelig mener, at dersom vi ikke beslutter os nu, så falder sagen, så må det være, fordi man skønner, at argumentationen for sagen bliver svagere dag for dag, og det tror jeg er rigtigt bedømt.

Trafikministeren gik meget vidt i sine konklusioner og i sin vurdering af vores holdning, af min holdning, idet han sagde, at hvis ikke regeringen stod fast på, hvad den tidligere regering havde aftalt med den svenske regering, så var det noget, der nærmede sig uvederhæftighed. Kan det da være meningen, at folketinget skal stilles over for en sådan argumentation, at dersom man ikke bøjer sig for et ønske fra en minister — den nuværende eller en tidligere — så er der tale om uvederhæftighed? Jeg synes, det er en lidt stærk argumentation fra trafikministerens side.

Jeg noterede mig også, at ministeren mente, det måske nok var unyttigt at diskutere disse projekter med det radikale venstre. Ja, jeg må da indrømme, at det kan være en meget rigtig konklusion, ministeren drager, hvis han har den indstilling, at der intet er at debattere. Vi har den modsatte opfattelse, og det håber jeg er kommet tydeligt frem i diskussionen.

Hr. Kampmann var inde på, at alle problemer var belyst; de økonomiske problemer var endevendt, vi har brugt timer på at endevende dem. Ja, det har vi, men på hvilken facon? Hvilke oplysninger er det, vi har brugt timer på at endevende?

Hele historien i denne sag skal jeg ikke trætte med, men alle ved, at det ikke var

muligt for folketinget på noget tidspunkt at tage stilling til alternative forslag. Først kobledede man muligheden for en forbliven i Kastrup fra administrativt. Derefter stod vi tilbage med muligheden på Sydamerger og Saltholm. Da man skulle til at detailvurdere de to anlæg, så kobledede man Sydamergermuligheden fra. Vi stillede her i folketinget ændringsforslag, hvorefter man også kunne detailundersøge Sydamergerløsningen for at have de to projekter, det på Sydamerger og det på Saltholm, at vurdere over for hinanden. Men det blev stemt ned, for der var ikke mere at diskutere.

Vi har altså kun haft én mulighed at vurdere, og det er muligheden på Saltholm. Det er det, vi mener er galt, og det er heri, vi støttes af sagkyndige, som siger: folketingets mulighed er jo stort set indskrænket til at vælge mellem mulige løsninger. Så må vi tage afstand fra en forhandlingsform, en fremgangsmåde, som kobler løsningsmulighederne ud én for én, så vi til sidst kun står med én, som vi derefter kan debattere. Vi har altså ønsket, at vi skulle have en parallelisering og en sammenligningsmulighed; det er den, man hele tiden har villet skubbe ud.

Men som sagt, jeg har set meget positivt i denne debat. Jeg tror i hvert fald, at vi uden at gå for vidt kan konstatere, at den indstilling, som vi har stået for, får stigende tilslutning.

Juil-Madsen (KF):

Den højtærede minister har sikkert ret i, at vi befinder os i en fase, hvor vi ikke kan overbevise hinanden. Jeg skal derfor ikke komme med bemærkninger til ministeren, men sige til hr. Kampmann, at vi da naturligvis fra vor side fuldt ud er klar over, at et nej til at ratificere overenskomsterne betyder en ny situation. Men jeg vil også gerne have lov til at sige, at det kan da ikke betyde, at man så fra svensk side siger: så er al form for nordisk samarbejde slut. Jeg går ud fra, at når Sverige vil bygge en forbindelse, vi kalder KM-linjen, og når de er så interesseret i HH-linjen, så er det ikke for vore blå øjnes skyld. Så er det bl. a., fordi det i høj grad tjener svenske interesser. At det så også kunne tjene os i en given situation, skulle vi ikke være kedede af.

Det, der fortsat er afgørende, er, at vi