

[Ib Nørhønd.]

andre tilfælde påtaget sig et ansvar for at træffe beslutning om større anlægs gennemførelse her i landet, og ifølge debatten i går vil man i fremtiden oftere og oftere komme til at stå over for tilsvarende beslutninger. Vi mener, det er rigtigt, at folketetinget træffer sådanne beslutninger, men så går det ikke, at hver gang folketetinget skal beskæftige sig med sådanne ting, så går sagerne i vasken, lige fra Københavns tunnelbane til sydbanen og de nu omhandlede projekter. Det må det være sådan, at når en diskussion er ført til ende, så bliver der også handlet. Jeg vil advare mod konsekvenserne, hvis det bliver sådan, at når en sag bliver lagt over til folketetingets afgørelse, så kan man nogenlunde regne med, at der ikke kommer noget ud af den, sådan at folketetinget kommer til at optræde — kan jeg måske sige til benefice for fællesmarkedstilhængere på fællesmarkedsk — som en Spielverderber, hver gang sådanne beslutninger skal træffes.

Hvis der var helt afgørende nye elementer, nå ja, så er det klart, at man må tage spørgsmålet op igen, men det er ikke dokumenteret på nogen som helst måde. Med de forbehold, som fremgår af vores manglende muligheder for medvirken i detailundersøgelser, skal jeg sige som vores mening, at vi mener, at nu må folketetinget gøre sig færdigt, og vores gruppe agter derfor at stemme imod det radikale forslag.

Ib Christensen (DR):

Allerede i bemærkningerne til det ændringsforslag, som blev stillet fra retsforbundet, kom jeg med nogle principielle udtalelser vedrørende retsforbundets synspunkter med hensyn til de store trafikinvesteringer. Her skal jeg kun følge op med nogle supplerende bemærkninger.

Det er fremdeles således, at vi ikke kan se, at det kan være en målsætning for Danmark at have Nordeuropas største transitlufthavn. Vi er også overbevist om, at de prognoser, der foreligger, i høj grad er diskutabel. Nogle siger 20-60 millioner passagerer

i år 2000, andre siger 15 millioner passagerer i år 2000. Allerede det motiverer nye undersøgelser og en nyvurdering. Med hensyn til energiproblemerne, der jo er kommet til, siden folketetinget vedtog loven om Saltholm og Store Bælt, viser det sig jo, at olieprisen er steget til 3 gange så meget, som den var, dengang man udarbejdede disse trafikprognoser, og det turde jo i sig selv også give anledning til nye overvejelser.

Endelig — det er allerede tidligere sagt af flere ordførere — er det samfundsøkonomisk ganske forkert ud fra enhver betragtning at operere med en rente på 4½ pct. i stedet for det, der burde være relevant, 10 pct., hvorefter der altså fremkommer et underskud allerede nu for Kastrups vedkommende. I virkeligheden burde den relevante rentefod være 12-16 pct. for at undgå subsidieringen af luftfarten.

Dertil kommer omkostningerne ved etableringen af Saltholmlufthavnen. Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte, at man i England har opgivet et tilsvarende projekt, som man anslog ville koste 15 mia kr. I Tokyo byggede man en lufthavn i 1972-73 til 14 mia kr. svarende til Saltholm og i nærheden af Paris en lufthavn til 8½ mia kr., hvorfor det vel er sandsynligt, at Saltholm med dagens priser ville koste i hvert fald 10 mia kr. Det er uægtelig et beløb af en anden størrelsesorden end dem, der lå til grund for folketingets vedtagelse i fjor.

Endelig er der støjproblemerne. De rammer jo Ørestadsregionen, de rammer på begge sider af Sundet. Man kan vel forudse det tidspunkt, da svenskerne, hvis man etablerede Saltholm lufthavn, ville kræve forbud mod overlydsfly. Også det må med i beregningerne.

De sikkerhedsmæssige hensyn taler også til fordel for, at vi, i stedet for at vedtage en stor udbygning af Kastrup, endsige Saltholmprojektet, siger: vi giver afkald på denne prestige eller ambition, at vi skal være Nordeuropas trafikcentrum på lufttrafikens område, og overlader det til andre lufthavne. Sturup i Skåne, der ikke ligger langt