

[Inge Krogh.]

gruppe, vi har diskuteret det meget, og vi ville ønske, det kunne lade sig gøre, som det har været fremført, at man kunne skyde lufthavnen ud af projektet og nøjes med den faste forbindelse, altså broen fra Sverige til Saltholm og tunnelen fra Saltholm til Karstrup. Vi mener, det ville være betydningsfuldt at have den, og vi går også ind for HH-forbindelsen i øvrigt. Det ville ikke kræve så mange investeringer, hvis vi kun havde den faste forbindelse, og man ville også få mindre miljødelæggelse i selve København; i det øjeblik vi har Saltholm lufthavn, bliver der en meget stærk trafik ind igennem København, og det vil også kræve yderligere investeringer vel nok i forbindelsen fra Saltholm til København, bl. a. en ekstra tunnel til S-bane, som sandsynligvis vil være nødvendig.

Til slut vil jeg lige omtale det tredje forslag, som hører ind her. Det forudsætter, at projektet bliver vedtaget i sin helhed, og dér vil vi kunne gå ind for, at såvel jordbund som havbund stilles vederlagsfrit til rådighed for bygningen; specielt vil vi også være interesseret i, at redningsmateriellet udbygges, som det er foreslået, på grund af lufthavnens særegne beliggenhed.

Fuglsang (DKP):

I Børsen i går havde en ingeniør en noget ejendommeligt, men desværre ikke helt enkeltstående argumentation i den sag, som vi behandler her. Hans motivering for i hvert fald at foreslå en udsættelse af lufthavns- og andre trafikantlæg gik i al sin enkelhed ud på, at nu er der gået 33 år, siden civilingeniør Kampmann i 1941 fremlagde det første skitseprojekt til en lufthavn på Saltholm, og når der var gået så lang tid, hvorfor kunne vi så ikke udskyde det én gang til?

Jeg sagde, det var typisk, for hvor længe varede det ikke, fra da folketinget i 1917 vedtog, at der skulle bygges en havn ved Hanstholm, og så til havnen virkelig blev bygget? Selvfølgelig vil det være noget af en præstation at slå denne rekord i sendrægtighed, men hvad vil man nå ud over det ved det? Hanstholm havn blev jo ikke billigere ved det, og det gavnede ikke landet og langt fra Jyllands økonomi som helhed, at man gjorde det. En udskydelse af lufthavns-

projektet på ubestemt tid vil næppe heller gøre det billigere eller gavne landet.

Blandt andre lignende eksempler kan nævnes Københavns tunnelbane. Man er som helhed enig om det påtrængende behov for at gennemføre en sådan. Vi ser byer i andre lande løse denne opgave, men her skydes den stadig ud i det uvisse. Er der nogen, der tror, at den bliver billigere af det? Er der nogen, der tror, at den gavner landets økonomiske situation eller løser hovedstadens trafikproblemer?

Vi står nu her over for at skulle ratificere to overenskomster, som er underskrevet, og som for længst er ratificeret af den anden part, Sverige. Jeg vil gerne sige, at jeg hører ikke til dem, der tror, at det øger tilliden til folketinget eller troværdigheden og respekten for vores land internationalt, om vi nu har et andet standpunkt til en aftale, bare så kort efter at vi var enige om den eller i hvert fald havde flertal for den, og altså nu løber fra den.

Man forklarer den ændrede stilling med, at forudsætningerne er blevet anderledes, Danmark er blevet fattigere, og hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at der er en tendens til, at lufttrafikken daler. Hvad det sidste angår, er det jo ikke et udtryk for en tendens til, at behovet for lufttrafik er blevet mindre, end det tidligere var. Årsagen her er jo nærmest den samme som den, der er skyld i, at f. eks. forbruget af oksekød pr. indbygger falder, nemlig at priserne efterhånden er bragt i en højde, så folk ikke er i stand til at betale dem. Det er da klart, at det må indrømmes, at det er mange penge og midler, som i en årrække bindes til disse projekter, også set på baggrund af den almindelige økonomiske situation. Derimod tror jeg ikke, der, sådan som hele situationen udvikler sig, vil blive nogen problemer med hensyn til arbejdskraft.

Men skal vi ikke midt i jammeren over vores fattigdom også se på, hvad vi opnår af de investerede midler? Uden helt at ville drage sammenligninger vil jeg dog minde om, at det var i en ikke mindre anspændt økonomisk situation og på en tid, hvor Danmark økonomisk var langt svagere udviklet end i øjeblikket, at man så sig i stand til at bygge Lillebæltsbroen, og mig bekendt har ingen bestridt, at det var en nyttig og