

[Therkild Pedersen.]

være for arbejderne og industrien, at man kunne komme i gang med disse projekter, derunder Saltholm. Jeg kunne tænke mig at få ministerens svar på: er det givet, at det bliver danske arbejdere og danske virksomheder, der kommer til at udføre disse arbejder? Vi kan jo se, at de skal udliciteres internationalt. Det kan blive f. eks. et tysk eller et svensk selskab, der tiltrækker en hel masse fremmedarbejdere f. eks. fra fjernere lande, det har vi jo ingen garanti for, det vil jeg gerne høre ministerens svar på.

Tillige har ministeren i de sidste dage i pressen offentligt givet udtryk for, at miljøet skulle tages stærkere ind i billedet i Saltholmprojektet, end man har gjort hidtil. Jeg kunne tænke mig at spørge Dem, hr. minister, om ikke vindretningen ved flys landing og start også har en afgørende indflydelse. Disse fly kan jo i en given situation, hvor vindretningen er gunstig, komme til at lande og starte ind over storbyen København. Jeg tror, man skal tage disse betragtninger med i den fremtidige overvejelse. Man kan ellers gøre vor hovedstad en bjørnetjeneste.

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Meget er sagt her i dag, og det har jeg lyttet til. Jeg vil også gerne gøre nogle få generelle bemærkninger som min begrundelse for forslagene og ligesom ledsage forslagene over i det fortsatte udvalgsarbejde. Jeg har respekt for internationale aftaler ligesom for nationale aftaler. De skal helst holdes. Her står vi med en aftale mellem Sverige og Danmark sluttet af den før os siddende socialdemokratiske regering. Så længe den aftale ikke er ratificeret, er den selvfølgelig ikke retsligt bindende, men jeg føler mig på et sådant internationalt plan noget bundet af, hvad min forgænger i embedet har gjort. Det er jo bedst i mange forhold, hvis der er en vis kontinuitet i tingene.

For øvrigt mener jeg, at disse Øresundsinvesteringer, der her er tale om, er gode fremtidsinvesteringer.

Det er jo i det firleddede kompleks, som det drejer sig om, især lufthavnen på Saltholm, der er anstødssten. Til gengæld er det jo også det største element i komplekset.

Bro—tunnel i Kastrup — Saltholm-Malmölinjen bygges for svenske penge. Jernbanetunnelen Helsingør-Hälsingborg bygges for halvt danske og halvt svenske penge. Og så er der den faste forbindelse over eller under Store Bælt, hvorom der formentlig fortsat er et stort flertal her i salen. I øvrigt vil der jo, som jeg tidligere har forklaret, blive lejlighed til i begyndelsen af det kommende år at tage endelig stilling til spørgsmålet om, hvilken form Storebæltsforbindelsen skal have. Til brug for denne afgørelse kommer der, som jeg tidligere har nævnt, ved årsskiftet en supplerende redegørelse.

Om lufthavnen på Saltholm kan der siges mange ting, og det bliver der også gjort, men de nordiske lande har brug for en stor lufthavn, det mener jeg de fleste både her og uden for salen er enige om. Der har været nogle, der har været i tvivl om det i dag. Hvis man i øvrigt er enig om, at vi i Skandinavien har brug for en stor lufthavn, så mener jeg, dens placering i Øresundsområdet er rigtig. Det mener jeg også udviklingen i Kastrup lufthavn indtil dato har vist. Den svenske regerings tilbud om at bygge og finansiere KM-forbindelsen skal bl. a. ses som et udtryk for, at man også fra svensk side erkender behovet for en central base for nordisk lufttrafik i Øresundsområdet.

I forbindelse med Saltholmprojektet er der efter min formening tale om forskellige hensyn, både pladshensyn og miljøhensyn og økonomiske hensyn. Selv om der for tiden er en mindre stigning i antallet af flylandinger, end en opstillet prognose viser, hvilket skyldes større flyvemaskiner og energiproblemer, så er det min overbevisning, at lufttrafikken både med passagerer og gods på længere sigt vil vise en fortsat stigning. Der bliver med andre ord ikke plads nok i Kastrup til en rimelig afvikling af den trafik inden for de nuværende lufthavnsrammer. Den plads, som skal til til udvidelse, kan man naturligvis skaffe sig ved ekspropriation af bebyggede områder, men det bliver dyrt, og jeg mener ikke, det er særlig menneskevenligt. Det løser da heller ikke miljøproblemerne, som vi alle har hørt så meget om fra beboerne på Amager, og som vi da også godt ved er der. Selv om flyvemaskinerne sandsynligvis bliver mere støjsvage — det er vel rigtigt — så vil en