

[Sigsgaard.]

Danmarks to dele, Øst- og Vestdanmark, sammen. De skel, der herved blev overvundet, var ikke først og fremmest af tidsmæssig, men af økonomisk art. Afgiftsfri brøer afløste de dyre færger og gav mulighed for den erhvervsmæssige og øvrige integration, som naturen ikke sætter lignende skel for i de fleste andre lande.

En meget væsentlig del af argumentationen for at etablere såvel Store-Bæltsbroen som Øresundsforbindelsen er ønsket om at fortsætte denne integrationsproces og opnå de fordele, der er forbundet med den. Det er derfor ejendommeligt, at de samme politikere, der tidligt og silde taler om integrationen, uden videre accepterer afgifter på de faste forbindelser svarende til færgetaksterne og derved fastholder langt den væsentligste hindring for integrationen.

Som det er skildret i ministerens redegørelse, har Saltholmudvalget endda tænkt sig, at lade afgifterne bidrage væsentligt til finansieringen af en Saltholmlufthavn og derved opretholde et niveau, der lægger en dæmper på integrationen. De samfundsøkonomiske fordele, der opnås ved en integration, er vanskelige at vurdere; men at de findes, er vist alle enige om. Det indebærer, at afgifterne i hvert fald bør holdes under, hvad en snæver rentabilitetsbetragtning tilsiger, hvis man da ikke har den dristighed at fortsætte 1930ernes politik. Men i stedet for at subventionere integrationen vil man altså åbenbart subventionere private konsortier.

På den baggrund virker mange af de fremsatte betragtninger om det ønskelige og betydningsfulde i at binde Norden sammen med bro, ja, broer, over Øresund som skudt langt over målet.

Jeg vil nu kort behandle valget mellem Sydamer og Saltholm til placeringen af en ny lufthavn. Det er jo et spørgsmål, vi kommer tilbage til, når embedsmandsudvalgets overvejelser er afsluttet til efteråret.

Ser man tilbage på diskussionerne i begyndelsen af 1960erne, så var de stærkt præget af Amagerborgernes ønsker om at få flyttet lufthavnen og komme af med den støj, som den skabte. Man pegede dengang på Saltholm som den naturlige placering, der løste alle problemer. Man kan derfor ikke undgå at blive overrasket, når man

studerer støjkortene i lufthavnsudvalgets betænkning og læser i udvalgets konklusion; jeg citerer:

„Den eksisterende bebyggelse, der rammes af væsentlige støjulemper (zone 2), er af langt større omfang ved den støjjusterede Saltholmlufthavn end ved den støjjusterede Sydamerlufthavn.“

Det er fra side 51. Ved begge løsninger støjrammes de samme områder, som i dag er støjramte, herunder Dragør, meget hårdt, og de rammes især i Saltholmløsningen. Saltholm opfylder åbenbart ikke de forhåbninger, som mange har stillet til den, når det drejer sig om at befri dem for støj. De får lige så meget støj som nu, og man kan spørge: hvorfor holder man det mere eller mindre skjult for beboerne på Amager, og hvem har interesse i at holde det skjult, og hvad er det, der får visse til så stærkt at foretrække Saltholm, inden undersøgelserne er afsluttet?

Det er også kun en ringe trøst for beboerne i de støjramte områder, at Saltholmlufthavnen i mindre omfang støjrammer ubebyggede områder, end Sydamerlufthavnen gør. Ministeren benytter dette i sin argumentation for en Saltholmlufthavn, idet han bygger på folks skepsis over for, om den ønskelige friholdelse af arealer også kan sikres på lang sigt. Ja, det afhænger jo af, hvorvidt ministeren sammen med sin kollega boligministeren er villig til at lovgive sådan, at man kan forhindre bebyggelse på nuværende og fremtidige støjramte områder.

Skal udtalelsen opfattes som manglende villighed til at sikre muligheder for en fornuftig planlægning på det felt — det kan jeg næppe tænke mig — betyder det, at man ikke kan vente et fornuftigt samarbejde mellem de to ministerier om det, men at ping-pongspillet imellem dem, som fandt sted i den forrige regerings tid, vil fortsætte; de gensidige forsøg på at pådutte hinanden ansvaret, inden for den bestående lovgivnings rammer, der foreløbig bl. a. har ført til, at der sidste år er udlagt arealer til over 1.000 boliger ved grænsen mellem Store-Magleby og Dragør i et område, som i begge lufthavnsløsninger vil blive så kraftigt støjramt, at det ifølge betænkningen ikke bør udlægges til boligbebyggelse.

Hvad økonomien angår, forstår jeg, at de to alternativer, hvad selve lufthavnsanlæg-