

[Niels Matthiasen.]

man kender opgavens karakter og man så har den opfattelse, at det er den rigtige beslutning, der er truffet.

Først og fremmest vil Amagerkommunerne komme ud af deres ufrivillige tilstand. De kan skabe fornuftige byplaner, som kan indgå i egnsplanlægningens helhed, og ikke mindst kan de utålelige og beskæmmende boligforhold på Vestamager bringes i orden, når dette område kan byggemodnes. Tårnby kommune har f. eks. allerede købt områder på Vestamager til brug for både industri og boliger, og planlægningen for disse områder kan påbegyndes i det øjeblik, beslutningen er truffet.

Det er naturligvis ikke urimeligt, at man spørger: hvad koster det, er der en billigere løsning? Men skulle man måske ikke snarere spørge, om ikke Saltholmløsningen bliver den billigste i det lange løb, selv om den skulle være dyrere i den aktuelle situation? Er sandheden ikke, at vi i vor planlægning og ikke mindst i vor trafikplanlægning alt for ofte ikke har fantasi nok til at forudse udviklingen, slår os til ro med det, vi kender, og med, at det ikke sker i vor tid? Når man i sin tid har oplevet at se Højris lande i sin lille Fokker på Kastrup lufthavns lille cementbane som den første dansker, der havde krydset Atlanterhavet, og nu ser de store fly komme og gå fra alle verdenshjørner, må man erkende, at der er sket en udvikling, som man dengang ikke troede mulig. Det kan ske igen, og netop i trafikplanlægningen bliver de dristigste fantasier ofte overgået.

Jeg forstår godt, at det høje ting ikke skal træffe principbeslutning i aften og heller ikke kan tage stilling til problemerne, inden denne samling slutter — særlig ikke efter at så mange har overværet redegørelsen og diskussionen — men jeg tror, at det udvalgsarbejde, som nu kommer, vil vise, at man med Saltholmløsningen har taget højde for den udvikling, som vi må forvente kommer i resten af dette århundrede.

Skovmand: Der er grund til at være tilfreds med, at den debat, vi her har haft i folketinget om placeringen af Københavns fremtidige lufthavn, ikke har skullet efterfølges af en øjeblikkelig beslutning i sagen. Hverken folketinget eller ministeriet for offentlige arbejder er i dag i stand til at træffe en sådan beslutning på et fuldt forsvareligt grundlag. Heldigvis understreger den rapport, der netop er udsendt af planlægnings- og anlæggelsesudvalget vedrørende Københavns lufthavn, at det slet ikke er nødvendigt at træffe en beslutning på indeværende tidspunkt. Den nye storlufthavn skal stå færdig i begyndelsen af 80'erne, oplyses det, og det betyder, at der i hvert fald vil være 3-4 år til at få forholdene grundigt undersøgt, inden beslutningen træffes.

Indtil for nylig har der været en beklagelig tendens til at ville træffe beslutningen først og derpå søge at fremskaffe materiale til underbygning af den trufne beslutning. Det er hårde ord, men anderledes kan man vanskeligt karakterisere den socialdemokratiske ordfører hr. Horns optræden i sin tid som minister for offentlige arbejder. Havde hr. Horn ikke været så ivrig for at bevise, at Saltholm var den eneste brugbare løsning, ville situationen omkring Københavns kommende storlufthavn ikke have været så forkludret, som den er.

Hr. Horns forgænger som minister, hr. Kai Lindberg, nedsatte i oktober 1962 et udvalg, der skulle beskæftige sig med Københavns lufthavns fremtid. Dette udvalg bestod af en række embedsmænd med kendskab til de forskellige problemer, der knytter sig til lufthavnsløsninger. Det ville have været den naturligste ting af verden at lade dette udvalg afslutte sit arbejde og derpå føre debatten på grundlag heraf. Men hr. Horn havde travlt. Han fik en rapport fra 5 danske og svenske firmaer, der oplyste, at de kunne bygge en lufthavn på Saltholm i løbet af ganske få år. Umiddelbart efter nedsatte han et nyt udvalg, det såkaldte Saltholmudvalg, der udelukkende fik til opgave at