

[Horn.]

de faste anlæg over bælt og sund og storlufthavnen på Saltholm. Vi skal ikke her gå ind i nogen fremstilling af, under hvilke former det skal foregå; jeg skal nøjes med at henvise til beretningen af 28. november, afsnit 5, hvor vi vel for så vidt enigt fra udvalget gav udtryk for, hvorledes man kunne tænke sig det organiseret. Der er jo mange forskellige former, hvorunder man kan lave et selskab, som skal iværksætte og drive disse anlæg, men det kan der jo tages stilling til senere. Det forudsætter jo, at vi bygger driften på en direkte afgift; jeg tror, det af mange forskellige grunde er den eneste mulighed, vi har. Det har vi gjort allerede for Kastrups vedkommende og for så vidt også i nogen grad for de andres, og det bør vi gøre fuldt og helt også for de andre lufthavne. For de faste anlæg over bælt og sund vil det være en nydannelse, men disse to anlæg kan jo heller ikke uden videre sammenlignes med de hidtidige bro- og tunnelanlæg, som vi har. Afgiftssystemet, der knytter sig til disse faste anlæg, er hverken omstændeligt eller særlig bekosteligt, så ingen behøver af den grund at være ængstelig for, at vi, måske ikke mindst af skattepsykologiske grunde, går over til et nyt princip.

Vi forudsætter, at anlæggene udbydes i international konkurrence, og at der ikke knyttes klausuler til eventuelle aftaler, der senere måtte følge, ud over den klausul, at vi naturligvis må foretrække eller forlange, at der tages skyldigt hensyn til dansk og nordisk beskæftigelse i det hele taget.

Vi er godt klar over, at der er en vis inflationsfare ved at pumpe så mange penge ud, som der kan blive tale om i de største byggeår; hvis det falder sammen med en højkonjunktur, kan det jo nok skabe visse vanskeligheder. Men når vi kender det på forhånd, skulle det være muligt at tage højde for det. Falder det sammen med en lavkonjunktur, kan det jo være gunstigt, men da anlægsperioden er så lang, som der her er tale om, lader det sig efter min opfattelse i alt fald ikke gøre at disponere efter, at vi kan indplacere det, når der er lavkonjunktur. Vi må tage den risiko, der er for, at der kan komme spidser på, og søge at indrette os derefter.

Vi er selvfølgelig også klar over, at i det øjeblik man trækker 5.000-6.000 mand ud af produktionen, kan det komme til at gå

ud over vore eksportindtægter; det er rigtigt, at det kan svække nationalproduktet. Men på den anden side: disse store anlæg vil jo den dag, de er anlagt, begynde at tjene penge hjem, og når vi når nogle år frem, vil de tjene de penge hjem, som vi kan sætte til i disse år. Det er en overgangstid, vi skal igennem, og det må vi tage med godt mod.

Dette om det principielle, og så skal jeg knytte nogle kommentarer til de enkelte anlæg, som er nævnt i ministerens redegørelse.

Vedrørende storlufthavnen på Saltholm kan jeg henvise til beretningen og til den tale, jeg holdt den 22. maj i fjor, tidenden sp. 3468. Der er talt så meget om det forhold, skrevet så meget om det, og der er heller ikke tid til her at komme ind på enkeltheder, som jo vil komme til at foreligge den dag, den endelige projektering foreligger.

Jeg har forstået, at der er nogle sagkyndige — eller mindre sagkyndige — som mener, at udvalget har fejlvurderet i sin indstilling i beretningen. Vi kan kun være glade for at modtage gode råd udefra, men selv ved en nøje gennemgang af kritikken fra disse mere eller mindre sagkyndige har jeg ikke fundet noget sted, hvor de har påpeget noget, som vi ikke på forhånd har været opmærksom på, noget, vi ikke gentagne gange har diskuteret i udvalget. Derimod må jeg udtrykke min skuffelse over, at der blandt så mange sagkyndige synes at være en sådan vanetænkning, at man undres over, at der ikke er nogen, der har tænkt på — prøvet at tænke på — den anden side år 2000. Dette være også sagt som en henstilling til dem; der giver sig af med planlægning: prøv dog at tænke ind også i næste århundrede! Det synes jeg i høj grad mangler, og det spiller jo en stor rolle for det trafikmønster, som vi her er ved at skulle opbygge.

Vi forventer, at regeringen inden Nordisk Råds møde i marts og helst inden nordisk trafikudvalgs møde i februar sikrer sig tingets tilslutning til den henstilling, der ligger i beretningen fra storlufthavnsudvalget om, at Saltholm vælges. Vi ved, at Sverige venter på klart og præcist at få at vide: hvad mener danskerne? Og jeg føler mig ikke overbevist om, at det vil være rigtigt at byde svenskerne en henvisning til, at der ligger en beretning fra et udvalg, og så er den sag i orden. Jeg