

[Bilgrav-Nielsen.]

storluffhavns placering, og de vil heller ikke kunne undgå at komme til at spille ind ved prioriteringen af Øresundsforbindelse og Store-Bæltsforbindelse.

Der er altså meget, der modsat taler for, at vi hurtigt træffer beslutning om en Store-Bæltsbro; først og fremmest kan det begrundes i, at den ville være til uafviselig fordel for det danske erhvervsliv. Jeg tror, det er galt, som nogle har villet påstå, at en Store-Bæltsbro først og fremmest ville være til gavn for Fyn; jeg tror, den i høj grad ville være til gavn for de øvrige områder i landet. Hvem ved, måske kunne den ligefrem føre med sig, at det blev populært at foretage udflytninger; det ville sikkert glæde både trafikministeren og forsvarsministeren.

Ministeren siger i sin redegørelse, at et af de problemer, der først må afklares ved de store anlæg, er, hvilken finansieringsform vi ønsker taget i anvendelse, og jeg er enig i den betragtning. Jeg tror, at det rigtige valg må være det, der giver det samfundsøkonomisk set bedste resultat, og herom må alle formentlig være enige. Jeg tror — og det synes jeg betænkningen om en fast forbindelse over Store-Bælt siger ret klart — at bl. a. af hensyn til den problemfyldte virkning, en afgiftsfri forbindelse ville skabe ved, om jeg så må sige, at suge trafikken til sig, vil en afgiftsfri forbindelse i hvert fald ikke i starten være ønskelig. Og der er vel heller ingen tvivl om, at ved at bruge afgiftssystemet kan vi bedre tilvejebringe den kapital, de midler, vi har brug for til at etablere denne forbindelse. Jeg vil dog sige, at dette med afgiftsproblemet er en rent foreløbig fornemmelse; jeg er selvfølgelig indstillet på, at vi nærmere overvejer problemet og drøfter det i udvalget.

Det, der derefter skal tages beslutning om, er, hvordan anlægskapitalen skal tilvejebringes. Her må der naturligvis tages vidtgående hensyn til de problemer, der kan opstå for landets økonomi og for betalingsbalancen. Et er jo nemlig sikkert: uanset om man vælger offentlig finansiering over statens drifts- og anlægsbudget, eller man vælger privat indenlandsk lånefinansiering, skal de egentlige byrder ved anlæggets gennemførelse under anlægsperioden bæres gennem en omfordeling inden for indenlandsk forbrug og investering, medmindre man kan

acceptere en forringelse af betalingsbalancen. Det er med andre ord fejlagtigt at tro, at man kan betragte den økonomiske problemstilling ved sådanne anlægs etablering isoleret, uden sammenhæng med statens øvrige lånepolitik. Det gælder, uanset om man vælger at lade finansieringen ske over statens løbende budgetter, eller man vælger at lade finansieringen ske ved optagelse af offentlige lån. Ved finansieringen gennem udenlandske lån vil problemstillingen vel stort set være den samme, blot vil lånenes afviklingsperiode udskydes noget.

Spørgsmålet om statsdrift eller koncession er i høj grad knyttet til problemet om overførselsafgifter. Såfremt staten står som bygherre, vil der kunne vælges mellem afgiftsfri eller afgiftspligtig benyttelse, og det vil være muligt at lade afgifternes højde være bestemt af hensynet til, hvilken benyttelsesgrad man ønsker, og af hensynet til samfundsøkonomien. Vælger man derimod koncessionsformen, tror jeg man må gøre sig klart, at afgifternes højde vil blive bestemt af udgifterne ved anlæggets tilvejebringelse og drift og af en eventuel fortjenstmargen.

Det radikale venstre har ikke på grundlag af de oplysninger, vi i storluffhavnsudvalget indtil nu har modtaget, kunnet anbefale på nuværende tidspunkt at placere Københavns fremtidige lufthavn på Saltholm, hvilket vi har givet udtryk for i den beretning, som storluffhavnsudvalget gav folkettinget den 28. november 1968. Jeg skal her nærmere uddybe vore motiveringer.

I fremtidsudvalgets betænkning, side 49, har man beregnet, at det bliver nødvendigt i 1980 at have en tunnelkapacitet på 2 gange 4 spor for at betjene den samlede trafik på lufthavnsforbindelsen og på Sverigesforbindelsen. Man beregnede, at 2 gange 2 spor, altså 4 baner, er nødvendige alene for at betjene lufthavnstrafikken i 1980, og vel at mærke ud fra den beregning, at det samlede årlige antal passagerer i lufthavnen i 1980 ville være 13 millioner. Nu regner man imidlertid ikke mere med 13 millioner lufthavnspassagerer i 1980, men med 21 millioner. Ministeren regner i sine etapeplaner med en 6-sporet tunnel allerede i 1975 til betjening af dette antal passagerer. Så vidt, så godt. Ministeren regner herefter med, at der urtherover kun skal tilvejebringes 2 vejbaner i tunnelen for at betjene den færdige luft-