

[Arne Larsen.]

inden det er for sent, træffes en beslutning om at flytte lufthavnen. Derom er vist også alle enige.

Det vil efter vor opfattelse, således som der af flertallet i storlufthavnsudvalgets beretning er redegjort for det, være den bedste løsning at flytte lufthavnen til Salt-holm af mange grunde. F. eks. synes jeg, det vil være upassende og forkert at ødelægge yderligere store arealer på den udmærkede ø Amager til store trafik anlæg, når vi lige udenfor har en ø, som jo ikke udnyttes til noget som helst.

Her er et passende stort areal, som gennem inddæmning kan gøres endnu større. Man har den såkaldte isolerede beliggenhed, hvorved lufthavnen ikke vil blive generet af eller selv genere boligområder. Flybulderet vil blive tåleligt for beboerne såvel på Amager som i Malmøområdet, og Saltholm kan udbygges etapevis og i en overgangsperiode fungere sammen med Kastrup. Salt-holm kan blive en højt kvalificeret lufthavn med store fremtidsmuligheder og få et stort og et tilfredsstillende såvel dansk som svensk trafikunderlag. Alt taler derfor for en løsning på dette plan.

Vi har andre lufthavnsproblemer. Tune er nævnt. I provinsen skal også skabes bedre lufthavnforsyning. Provinslufthavnsudvalgets betænkning danner et udmærket grundlag for det fortsatte arbejde på dette område. En ny jysk storlufthavn til erstatning af Tirstrup ved Hammel vil sikkert være en rigtig og tilfredsstillende løsning. At vi også snart bør tage en beslutning om udbygning af en lufthavn ved Esbjerg af et vist format, står klart for mig. Vi kan ikke i årevis holde Esbjerg hen i uvished. En kommunal lufthavn eksisterer i dag, den bør udbygges til en højere og mere tilfredsstillende standard snarest. Jeg tror ikke på mange små flyvepladser af for ringe standard, men på et mindre antal, til gengæld af en højere standard og med et tilfredsstillende trafikunderlag.

Når man nu vil prøve at opstille en plan for rækkefølgen af vore trafikinvesteringer, må det gøres ved en afvejning, hvor man overvejer, hvor meget det offentlige kan stille til rådighed i årene fremover, og hvor mange andre påtrængende opgaver der skal løses f. eks. inden for uddannelsessektoren

og den sociale sektor. Man skal dog være opmærksom på, at medens den sociale sektor ikke kan være rentabel i ordets egentlige forstand og uddannelsessektorens rentabilitet først kan måles på lang sigt, kan mange trafik anlæg hurtigt gøres rentable for det offentlige. Ministerens tanke med en omlægning af bilbeskatningen, således at den tungere trafik kommer til at betale i forhold til det slid, den udøver på vort vejnet, vil vi gerne se nærmere på. Jeg tror, der er noget principielt rigtigt i ministerens oplæg. Der er dog ingen tvivl om, at mange trafik anlæg i højere grad kan finansieres ad lånevejen, end vi ellers plejer herhjemme, hvor offentlige anlæg i almindelighed bekostes over skatter og afgifter. Trafikopgaverne er desuden så store og kostbare, at deres løsning ville blive alvorligt forsinket, hvis de skulle skattefinansieres. Vi mener, at det i en række tilfælde først og fremmest må være brugerne, der bekoster disse anlæg. Det gælder umiddelbart storlufthavnen, men princippet bør nok også gælde de kommende broer over Store-Bælt og Øresund. Udenlandske erfaringer viser, at der ikke er praktiske vanskeligheder forbundet med at opkræve broafgifter; ja, sine steder opkræver man jo også særskilte afgifter for benyttelse af visse længere motorvejsstrækninger.

Derimod må SF bestemt afvise, at trafikudbygningen gøres til et privat drifts-anliggende. Vi har intet imod, at midlerne i stor udstrækning skaffes ad lånevejen herhjemme eller, hvad der jo er mest sandsynligt, på det internationale låne-marked. Men vi vil ikke acceptere, at driften gøres til en privat forretning. Vil internationale finansgrupper låne os penge, er det i orden. Men disse finansfolk er jo ikke filantroper, de ønsker ikke alene garanti for pengenes tilbagebetaling med renter, men også koncession f. eks. på vore nye kommende broers drift med broafgifter i måske 20-25 år. Dette ville jo give en ganske pæn gevinst. Nej, vi er derimod af den opfattelse, at det offentlige, det vil sige staten, bør stå som låntager af midlerne og stå som bygherre, der udliciterer byggearbejderne i entrepris og derefter som driftsherre indkasserer afgifterne og derigennem får dækket sine omkostninger. Alt andet ville ikke bare stride mod tra-