

[Stæhr Johansen.]

vor side kan vi altså kun være helt enige med hr. Horn om dette spørgsmål.

Til sidst kun et par ord om den finansieringsform, som ministeren skitserer, nemlig selvfinansiering over driftsindtægterne; afgifter i lufthavnen, det vil sige både landingsafgifterne og passagerafgifter, skal afstemmes således, at man på en fornuftig forretningsmæssig måde kan få amortisere anlægskapitalen og dække driftsudgifterne, således at de danske skatteydere ingen steder kommer til at betale for lufthavnen. Den kommer til at hvile i sig selv og kommer derfor ikke i vejen for de andre og meget store anlægsgudgifter, som man kan forvente at trafiksektoren i de kommende år vil kræve af det danske samfund.

Jeg kan på mit partis vegne tilsige vor vilje til en hurtig behandling af det af ministeren fremsatte lovforslag, og jeg kan anbefale, at lovforslaget bliver behandlet i lufthavnsudvalget.

Holmberg: Det er sikkert rigtigt, som hr. Stæhr Johansen gjorde opmærksom på, at hvad angår beløbsrammen, så er det lovforslag, vi her har til første behandling, nok det største, der nogen sinde har været behandlet i det danske folketing.

I den seneste halve snes år har der været adskillige forhandlinger og overvejelser i gang vedrørende etablering af en storlufthavn for Øresundsregionen. Disse overvejelser er nu udmøntet i det forslag til lov om placering af en ny storlufthavn på Saltholm, som trafikministeren fremsatte forleden dag.

I det sidste års tid har debatten om storlufthavnens placering og udformning været meget kraftig, og jeg skal på baggrund af den diskussion, der har været om problemerne, trække visse principielle synspunkter op. Så vidt jeg kan se, er der en del principielle synspunkter og en del hovedspørgsmål, som jeg vil dele op i 4 punkter.

Punkt 1 er, om vi skal have en storlufthavn, og punkt 2 er, hvis svaret bliver ja, hvor stor den så skal være. Punkt 3 er: hvor skal den ligge, og punkt 4 er: hvad er de tekniske og økonomiske forudsætninger for dens udformning? Hvis vi nu prøver at tage dem i den rækkefølge, skal jeg kommentere dem.

Først: om vi skal have en storlufthavn. Ja, allerede i 1964 traf den daværende regering beslutning, om, at Kastrup lufthavn skulle nedlægges, og det er en tankegang, som den nuværende regering har tilsluttet sig. Det må vist også være rigtigt, for det er simpelt hen ikke muligt at foretage en udbygning til den standard, som fremtidens lufttrafik vil kræve, inden for de arealer på Amager; der kan tænkes inddraget til lufthavnsformål, i alt fald ikke uden meget, meget store gener for befolkningen og ikke uden meget betydelig indsats af kapital. Det er altså efter min mening klart, at skal Øresundsregionen bevares og videreudvikles som et nordisk kraftcenter, så må udviklingen på begge sider af Sundet gennemføres som en helhed.

Vi ved endvidere, at Malmøs og Københavns opståen og udvikling egentlig skyldes søhavnenes anlæg, men denne udvikling er jo gået i stå, og en betydelig del af trafikken her — altså søtrafikken — er flyttet andetsteds hen; jeg tænker navnlig på Gøteborg. Jeg tror ikke, der er tvivl om, at i fremtiden vil lufttransporten blive nervecentret i den økonomiske udvikling. Vi kan bare tænke på de sidste ugers meddelelser i dagspressen om, at ØK og A. P. Møller-rederierne for alvor agter at gå ind i luftfragtmarkedet, og det gør de sikkert kun, fordi de ser, hvilke muligheder der her kan åbne sig. Altså må ikke alene den kommende luftfragtudvikling, men også den årlige tilvækst i passagertrafikken forventes at blive af betydeligt omfang.

Endvidere er regeringen jo indstillet på et nordisk samarbejde og senere på deltagelse i et større europæisk samarbejde. At vi i Danmark og de øvrige lande sikkert vil opnå en højere levestandard, det regner vi da med, og endvidere må vi regne med længere ferier og forkortet arbejdsuge — det er den udvikling, vi er inde i. Endvidere kan vi vente en stigning i antallet af rekreations- og pensionistrejser, og i øvrigt er der udviklingen, som vi kender, med nye ruter bl. a. til østen og Sovjetunionen, det vil alt sammen betyde en styrkelse af København som fremtidigt lufthavnscentrum, og en større udveksling af transitrejsende med østen og de østeuropæiske lande vil uvægerligt blive følgen.

Svaret på, om vi skal have en storluft-