

[Holmberg.]

havn, må efter min mening blive et ubetinget ja. Men hvor stor skal lufthavnen være? Her må vi efter min mening være i stand til at tilfredsstille efterspørgslen efter lufttransport. Her er vi stillet over for visse kendsgerninger, som jeg minder om; det kan også en gang imellem diskuteres, hvad der egentlig er kendsgerningerne i forbindelse med prognoser. Lufttrafikken fordobles jo hvert femte år — det er i hvert fald erfaringen fra de senere år, og vi ser også, at udviklingen sker i ryk. At lufthavne kræver lang anlægstid, det ved vi også, og at vi på forholdsvis sikkert grundlag skulle kunne planlægge et godt stykke fremover, ja, det er næsten en forudsætning. Vi skal altså sikre os yderligere arealer til den videre udbygning, og disse arealer må sikres ved ekspropriation og ved båndlægning med henblik på en kommende udbygning.

Konklusionen mener jeg altså må være den, at lufthavnen skal være stor. Men hvor skal lufthavnen ligge? Ja, såvel den tidligere som den nuværende regering har jo forkastet den mulighed at placere den kommende storlufthavn i Kastrup, og det er sikkert meget realistisk. Tilbage bliver så to områder, Saltholm og Sydamerger. Vi har i lufthavnsudvalget fået en række rapporter, og vi har fået en del analyser og økonomiske vurderinger af såvel Sydamerger som Saltholm. Af den kritik, der er fremført — som vi selvfølgelig skal læse med stor interesse, hvad vi også har gjort — finder jeg den af det såkaldte PØ-udvalg nedsatte embedsmandsgruppes absolut mest saglig; derfor vil jeg kort redegøre for hovedpunkterne her og så fremsætte naturligvis mine egne vurderinger i relation hertil.

Saltholm skulle være 850 mill. kr. dyrere end Sydamerger; det fremkommer ved, at embedsmændene betragter såvel motorvej som tunnel som en andel af lufthavnen. Efter min mening er synspunktet næppe korrekt, fordi såvel motorvej som tunnel også skal anvendes til trafik til Sverige. Men går vi i øvrigt ind på synspunktet, må vi da også for Sydamergerløsningens vedkommende indregne de samfundsmæssige tab, der fremkommer ved de forringede muligheder for udnyttelse af et større område til fremtidigt boligbyggeri og til rekreative formål. Disse arealer må

vi regne med skal eksproprieres, og det vil koste flere hundrede mill. kr., men disse tal er ikke medregnet og taget med i embedsmændenes vurdering. Hertil kommer, at ud over de arealer, som skal eksproprieres til egentlige lufthavnsformål, må meget betydelige områder på Vestamerger belægges med bebyggelsesrestriktioner, hvilket også må indgå i en økonomisk sammenligning mellem de to lufthavnsplaceringer; det mener jeg faktisk vi har savnet.

Den samfundsmæssige forrentning for Saltholmløsningen efter de tal, vi kan læse, vil være 7 pct. og for Sydamergerløsningen 9 pct. Forskellen fremkommer som følge af den påståede merudgift på 850 mill. kr., men når Saltholm lufthavn bliver etableret, må man jo regne med at opkræve tunnelafgift af besøgende til lufthavnen. SAS har for øvrigt regnet med, at en sådan indtægt svarer til indtægten af mellem 70 og 80 pct. af terminalpassagererne, men konteres denne indtægt til fordel for Saltholm, kan det meget vel antages, at de to projekter rentabilitetsmæssigt kommer til at balancere.

Men prognoserne om trafikudviklingen i øvrigt, er de realistiske? Ja, det er jo altid et spørgsmål; at prognoser er prognoser, det ved vi jo. Men såvel fremtidsudvalgets som det lille Saltholmudvalgs prognose blev af amerikanske eksperter anset for for lave. Derfor er det nok tvivlsomt, om de trafiktal, vi har mødt i rapporten fra embedsmændene, og som altså er endnu lavere, er realistiske. Jeg synes alligevel, det er klogt at se på den udvikling, vi har oplevet, og det har jo vist sig, at hidtidige prognoser for trafik anlæg, det være sig lufthavne, broer, veje el. lign., har undervurderet den faktiske udvikling.

Det er også blevet nævnt, at der ikke ville blive behov for en lufthavn til aflastning for Kastrup, før Sydamerger var færdigbygget. Efter min mening er synspunktet ganske enkelt forkert, fordi vurderingen af trafikprognoserne er forkert. Fordelen ved Saltholm som aflastningslufthavn for Kastrup lufthavn bortfalder; den antagelse — som også er blevet nævnt — mener jeg er forkert af mange forskellige årsager.

For det første må der kunne planlægges i alt fald et godt stykke tid fremover ved begge løsninger, men vi må nok regne med, at 8 år frem i tiden for en Sydamergerløsning er det mest realistiske, og for Saltholmløs-