

[Bilgrav-Nielsen.]

der f. eks. med hensyn til de trafikale følgevirkninger, lufthavnspaceringen vil få. Her har vi ved at stille spørgsmål dels i storlufthavnsudvalget, dels under den debat, vi havde her i folketinget for nogle måneder siden om de trafikpolitiske problemer, fremført dette synspunkt og bedt om, at de blev belyst, men desværre har vi ikke mødt nogen særlig velvilje. Vi har peget på, at man ved at engagere egnsplanrådets trafikøkonomiske ekspertise i løbet af forholdsvis kort tid ville kunne få besked om disse forhold. At egnsplanrådet er klar til at gå i gang med en sådan opgave, kan man forsikre sig om ved at læse det sidste nummer af Byggeforum. Heri er der givet en ganske god redegørelse for, hvad det er, egnsplanrådet er i stand til at klarlægge omkring de trafikpolitiske problemer.

Vi har betragtet dette forhold som værende af meget afgørende betydning, og det er vor bestemte opfattelse, at en placering af lufthavnen på Saltholm vil betyde fremskyndelse af milliardinvesteringer i det centrale og det østlige københavnske trafiknet. Vi støttes heri af eksperterne, hvilket naturligvis er medvirkende til, at vi må forlange disse forhold undersøgt. Det kan ikke siges at være urimelige krav at stille til den fremtidige trafikplanlægning.

Jeg kan derfor resumere, hvilke alvorlige mangler der i dag kendetegner det udredningsarbejde, som er gået forud for denne debat. Der savnes først og fremmest, som jeg lige har nævnt, en samlet vurdering af de trafikale og byudviklingsmæssige følgevirkninger ved de alternative placeringer. Der savnes en klar og realistisk vurdering af prognosegrundlaget, og der savnes en afklaring af anlægsomkostningerne og rentabiliteten ved de to placeringer. Især hvad det sidste angår, må jeg desværre sige, at trafikministeriet i meget høj grad har medvirket til at gøre billedet uklart. Det ene øjeblik har man hævdet, at Sverigesforbindelsen skulle føres i trug under banerne på Saltholm, hvilket af ministeren selv er anslået til at ville koste ca. 445 mill. kr. I det andet øjeblik har man hævdet, at dette ikke var nødvendigt. Man har oven i købet på det sidste villet hævde, at Sverigesforbindelsen slet ikke ville blive fordyret af lufthavnsanlægget på Saltholm. Man er end-

videre gået ud fra, at man ved at anlægge lufthavnen på Sydamerger i en overgangsperiode måtte regne med trafiktab, da Sydamerger og Kastrup efter trafikministeriets opfattelse ikke kan samkøres. En ekspertgruppe siger hertil, at en sådan betragtning er usandsynlig; en anden gruppe hævder, at det ikke alene er umuligt at samkøre Kastrup med Saltholm, men at det oven i købet er en stor fordel at samkøre Sydamerger og Kastrup. Og det, synes jeg, forekommer ret indlysende i betragtning af, at en samkøring af Sydamerger og Kastrup jo kan foregå på landjorden.

Der er altså stadig en lang række ting, som må afklares både af hensyn til vor egen stillingtagen og af hensyn til Sverige. Sidst og ikke mindst er det vigtigt af hensyn til den helt nødvendige goodwill på låne-markedet.

Jeg vil dernæst gøre et par bemærkninger om den måde, ministeren ønsker at finansiere den nye lufthavn på. Ministeren understreger, at det ikke er statskassen og skatteyderne, der skal finansiere en ny lufthavn. Hans betragtning er, at pengene kommer gennem overskuddet og ved lånoptagelse, og at lånene forrentes og afdrages ved overskuddet. Staten er udenfor, siger ministeren, staten skal kun afgøre placeringen. Det lyder meget besnærende, men dér tror jeg desværre ministeren tager fejl. Hvis vi ikke de år, lufthavnen bygges, lider under arbejdsløshed og anden ledig produktionskapacitet, må lufthavnsinvesteringerne konkurrere enten med andre investeringer, erhvervslivets eller det offentlige, eller med forbruget, og for at undgå, at konkurrencen sker over et inflationspres, må staten ned sætte andre offentlige investeringer gennem skatte- og pengepolitikken og nedbringe investeringer og forbrug i den private sektor. Kun hvis der importeres både kapital og arbejdskraft i et omfang, der modsvarer, hvad lufthavnsarbejdet beslaglægger direkte og indirekte, eller hvis der er ledig kapacitet, er der dækning for ministerens udtalelser. For det kan vel ikke være ministerens tanke, at vi skal føre en letsindig økonomisk politik uden balance; det tror jeg næppe.

Det kan vel heller ikke være ministerens alvor, at det kan være ét fedt, om man låner et par milliarder kroner mere eller