

[Kai Moltke.]

har dog aldrig været så principfaste her i folketinget, at en ting som udenlandske lån ligefrem har været noget, der var tabu. Det kan drives inden for en vis grænse, og man må undersøge lånemulighederne. Endvidere: lykkes det at opnå forbindelse med Sverige, er det givetvis sådan, at man gennem afgiftssystemet i tunnelerne fritager danske statsborgere for en stor del af byrden, for meningen med denne forbindelse er vel at gøre adgangen til Sverige lettere, at fremme en nordisk trafikpolitik, og så betyder afgifterne jo netop, at man aflaster den ensidige finansiering gennem danske statsborgeres midler, og man indtjener udenlandsk valuta, som kan medvirke til, at finansieringsprojekterne bliver så lempelige som under de givne forhold muligt.

Det er et paraf deting, som forekommer mig at være afgørende, og ud fra disse præmisser og ud fra erkendelsen af, at en yderligere legen med udvidelse af Kastrup flyveplads og dens eventuelle forlæggelse til det sydlige Amager skaber en sådan uro, en sådan mangel på perspektiv i planlægningen, at det vil være uforsvarligt at lade dette spørgsmål stå åbent mere, er jeg tilhænger af, at man som vort forhandlingsgrundlag med de nordiske lande foreslår Saltholm og giver regeringen den fuldmagt på dette område, som den forlanger. Det betyder ikke, at jeg ikke ønsker en nærmere undersøgelse og mere præcise tal, men det er jo ikke det, som skal til beslutning i dag. Vi vender tilbage til dette spørgsmål, når de forskningsmæssige muligheder er udtømt og undersøgelserne sagligt ført igennem. Ud fra disse præmisser kan jeg ikke andet end på det nuværende stadium være med til at give regeringen den fuldmagt, som folketingets flertal ønsker regeringen udstyret med til de nu forestående nordiske forhandlinger.

Valbak: Mit partis trafikpolitiske ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, har i sin tale redegjort for, hvorfor han sammen med mange i mit parti nærer afgørende betæneligheder ved på det foreliggende grundlag at gå ind for lovforslaget.

Jeg vil gerne begynde med at udtrykke anerkendelse af nogle af de synspunkter, der ligger bag denne holdning. Jeg vil også

gerne anerkende vore udvalgsmedlemmers overordentlig energiske arbejde med denne sag. Den meget omfattende indsats, som er gjort, må, går jeg da ud fra, have bidraget sit til at belyse problemkredsen, sådan at udvalget herved vel har fået et bedre grundlag at tage endelig stilling på, end det ellers ville have haft.

Jeg kan oplyse, at vi i min gruppe er en del, som efter en vejning af argumenterne for og imod en Saltholmbeslutning finder, at vi vil være positivt indstillet over for regeringens forslag.

For min egen del er tilslutningen bestemt af tre hovedsynspunkter. For det første at vi må have en storlufthavn for Øresundsregionen, for det andet at Saltholm må skønnes at være løsningen, bl. a. fordi der reelt intet alternativ er hertil i overskuelig tid, og for det tredje bør vi stadig efter mit skøn ikke opsætte en beslutning.

Jeg vil gerne knytte nogle bemærkninger til de tre hovedsynspunkter.

En storlufthavn for Øresundsregionen trænger sig på, fordi regionen mere og mere tegner sig som en udviklingsmæssig helhed. Den udvikling, som op til nu har fundet sted, vil naturligvis fortsætte i stærkt øget tempo, hvis det lykkes at realisere et nærmere nordisk samarbejde. Og lad mig tilføje: der er ikke mange aktuelle større politiske mål, jeg personlig sætter højere end størst mulig nordisk integration.

Man kan naturligvis spørge, om en storlufthavn, det vil sige en havn med adskillige gange den kapacitet, Kastrup har, virkelig er en forudsætning for at sikre og for at videreudvikle regionen som et nordisk kraftfelt. Det tror jeg det er. Alt tyder på, at vi står over for en epoke, hvor lufttransporten vil blive nerven i den fremtidige økonomiske udvikling, i mindre grad søhavnsanlægget. Luftens passagertrafik står kvantitativt nærmere begyndelses- end mætningspunktet, og fragtflyvningen står givet foran en eksplosion, som man knap behøver at gætte sig til. Tallene taler tydeligt nok om den enorme stigningstakt, som nu har sat ind, 80 pct. på ét år, så vidt jeg er orienteret. Skibsredernes skridt til for alvor at gå ind i fragtflyvningen ligeså. Jeg nærer derfor ikke tilsvarende betæneligheder ved Saltholmudvalgets prognoser for udviklingen, som embedsmandsrapporten gør