

## [Valbak.]

det, og da slet ikke, hvis man vælger Saltholm og derved sikrer sig Sydsveriges millionbefolkning som underlag også.

På flyvehavnsområdet kan kvælningss døden hurtigt indfinde sig, hvis man i sin planlægning alene tager udgangspunkt i en mekanisk fremskrivning af kendte størrelser og så trækker noget fra, fordi stignings-takten nok ikke vil blive så stærk som i de kommende år på alle kendte områder. Kvælingen vil komme, når man afstår fra den anden side af kunsten, nemlig at kalkulere med de udviklingsekspllosioner, som nye fænomeners opståen kan forudses at bære i sit skød. Se blot til, hvordan det er gået i Kastrup.

Med det kriterium for planlægning, vi har i dag, må det sted vælges for den fremtidige havn, som bedst opfylder de krav, som svarer til prognoserne, og som har indbygget mulighed for korrektion. Lad mig vove et skridt videre og sige, at sikrer vi os ikke regionens fortsatte tiltrækningskraft, så vil Hamborgområdet, som det allerede siges at gøre, drage, hvad enten vi har én eller vi har tre broer over Store-Bælt. Det er nu engang ikke broer, der gør det, det er det, de fører hen til, der spiller den afgørende rolle for erhvervslivet.

For det andet: Saltholm er den placering, som efter mit skøn bør foretrækkes af mange grunde. Jeg skal nøjes med at nævne enkelte. Stedet har den størrelse, prognoserne forudsætter at det skal have, og den fleksibilitet, som skal til for at opfange eksplosioner. Jeg har fra de seneste dage bemærket mig, at indlæg udefra i debatten kommer til den slutning, at Saltholm er for lille. Derfor må vi, siges det, splitte Amager ad og på den måde forbinde den nuværende Kastrup havn med en Sydamergerløsning. Om dette projekts forhold til støj og til andre problemer, der angår nuværende og fremtidige Amagerboers daglige tilværelse, skal jeg ganske henvise til ministerens fremsættelses-bemærkninger. Jeg vil derimod gerne spørge ministeren, om det er korrekt, når jeg mener, at Saltholm indebærer fornøden fleksibilitet også opad, altså har udviklingsmulighederne. Selv har jeg hørt, at disse udvidelsesmuligheder ligger lige for gennem inddæmning på ikke mere end 2 m's vanddybde, og at man

på Sydamerger — også efter hvad jeg har hørt — må regne med at arbejde på betydelig større dybder.

Det er indvendt mod Saltholm, at den er for dyr i forhold til andre muligheder; flere milliarder er nævnt. Flere ordførere har været inde på spørgsmålet, så jeg skal ikke gå i detaljer. Lad mig nøjes med at sige, at Saltholm også efter mit skøn i den offentlige debat bliver belastet med tilsammen milliardbeløb, som ikke kan siges at høre til i sammenhængen. Det gælder f. eks. Bomløbsforbindelse til  $\frac{3}{4}$  eller 1 milliard kr.

Det taler til gunst for Saltholm, at godt beliggende jord er en knaphedsvare for København. Udnyttelse af Saltholm til lufthavn omdanner et værdiløst areal i Øresund til et areal med høj nytteværdi, og det friholder arealer på Amager, ligeledes med høj nytteværdi, til andet formål. Dette forhold må med i de samfundsøkonomiske betragtninger, sådan som også andre har været inde på.

Når der skal vælges nu, må det efter min mening blive Saltholm, også fordi denne løsning ud fra en samlet teknisk, støjmæssig og sikkerhedsmæssig vurdering må skønnes at være den bedste af mulige løsninger.

For Saltholm taler også, at Saltholm fremfor nogen anden placering på dansk grund har chancer for tillige at blive Sydsveriges internationale luftcenter. Skønnet deles ganske af SAS. Heraf følger højere rentabilitet og deraf igen samfundsøkonomisk besparelse på samlet dansk-svensk beregningsgrundlag.

Vi er her igen fremme ved det nordiske perspektiv. Et blik på landkortet overbeviser i hvert fald mig om, at om nogen plet er født til at blive Nordens lufthavn, så må det vist være Saltholm. Den chance findes næppe andre steder. De igangsatte forhandlinger om et nærmere samarbejde de nordiske lande imellem bør efter min opfattelse yderligere tilskynde til at vælge Saltholm. Nordisk integration cementeres nemlig kun med fysiske realiteter. Saltholm kan blive én af disse realiteter.

Hermed har jeg faktisk også givet en af begrundelserne for mit tredje hovedsynspunkt, nemlig at tiden for en beslutning er moden. Nordisk Råd har jo tidligere vedtaget en rekommandation om, at storluft-