

[Ministeren for offentlige arbejder.]

låneinvestering. Den samlede investering er naturligvis de tal, der nu står på papiret; men det, der er tale om at tilføre i låneinvestering, er et beløb af den nævnte størrelse. Det kan altså godt betragtes som i størrelsesordenen 100 mill. kr. om året. Realiteten er selvfølgelig, at der vil være perioder, hvor det skal gå væsentligt hurtigere. Man skal, når man skal bedømme disse tal, se dem i sammenhæng med tiden. Jeg synes godt, jeg vil gøre folketinget opmærksom på, at nettoinvesteringen i Kastrup lufthavn, som man i 1964 for så vidt principielt besluttede skulle nedlægges, i dag er 85 mill. kr. om året — og det i en lufthavn, som alene holdes i live for at få de indtægter, den faktisk giver; det er det, der gør, at en sådan investering kan betale sig. Jeg har vel også lov at sammenligne det med, at vi inden for jernbanevæsenet har investeringer på 100 mill. kr. om året; og det er oplyst over for mig, at investeringerne for televæsenet som helhed er 450 mill. kr. om året. Jeg tør slet ikke tale om vejene. Selvfølgelig må man erkende, at det er en økonomisk set stor sag, og der er altså også en masse store indtægter på spil; men man må dog alligevel, synes jeg, ligesom bringe det ned i den ramme, det faktisk har.

Med hensyn til spørgsmålet om prognoser vil jeg gerne sige, at vi jo alle sammen kan blive enige om, at det er forfærdelig vanskeligt; man kan altså belave sig på forskelligt, og man kan vælge at stole på pessimisterne eller på optimisterne. Prognoser er simpelt hen et udtryk for, at det er svært at spå om fremtiden. Men man har en kontrolmulighed, en måde, man ligesom kan vurdere sine ræsonnementer på, og det er ved at give sig til at spå om fortiden i stedet for, det er nemlig nemmere. Man kan sætte sig tilbage det samme antal år, som man nu prøver at bedømme fremefter, se, med hvilke øjne man dengang så på nutiden, og så se, hvordan det kom til at passe, hvis man anvendte det ene eller det andet ræsonnement. Det såkaldte pessimistiske skøn over udviklingen i lufttrafikken får man efter de retningslinjer, der blev anvendt i 1952. Dengang skønnede man, at Kastrup i 1985 ville have den trafik, som den fik i 1968. En lille smule vejledning, en lille smule advarsel ligger der alligevel i

dette for os, der skal tage ansvaret for at vælge. I virkeligheden er skønnene nu ikke så forfærdelig forskellige, som man vil gøre dem til; det drejer sig om nogle få år fra eller til, inden Kastrup løber fuld, som man siger.

Men en meget afgørende ting i denne sag er, at hvis man har været for optimistisk med hensyn til tilgangen af trafik, kan man jo udbygge tilsvarende langsommere; det sætter både udgift og investeringer tilsvarende ned. Har man været for pessimistisk og ikke taget nok højde for udviklingen, mister man noget; som man ikke kan få igen, og som man ingen muligheder har for at afbøde. Alt i alt tror jeg derfor ikke, det er så urimeligt et grundlag. Men jeg erkender, at den slags altid er meget svært.

Så har der været nogle bemærkninger om støjforholdene. Om dem vil jeg gerne sige, at det er min ganske bestemte opfattelse, at man er nødt til at tage støjproblemet med ind også som en økonomisk faktor i den forstand, at man jo ikke blot kan sige, at det ikke gør noget, at det støjer, og at hvis vi kan gøre det billigere, selv om det støjer, gør vi det. Det er nemlig i høj grad en politisk realitet, at i praksis vil alvorlige støjulemper medføre, at økonomiske dispositioner kan blive unyttiggjort. I det hele taget tror jeg nok, man må sige om hele støjdiskussionen, at den er meget vanskelig at overse; men almindelig sund fornuft siger, at hvis man kan komme tilstrækkelig langt væk fra bebyggelse, lægge så lang en afstand til den, som man nu kan få, må det være noget i retning af det rigtige. Sådan ligger Saltholm altså. Jeg må indrømme, at den diskussion har vi også haft med svenske støjeksperter, men her har man vist lov til fra dansk side at drage den konklusion, at det ser ud, som om en lufthavn på Saltholm støjer mere i Stockholm end i Malmø.

Hr. Valbak spurgte om udviklingsmulighederne. Ja, arealmæssigt er der de reserver, der skal være. Det er oplyst over for mig, at teknikerne har regnet med, at det areal, man umiddelbart kan tage i anvendelse, kan udvikles til at klare 400.000 operationer om året, hvilket omsat i passagerer svarer til 50 millioner. Må jeg lige advare for ikke at blive misforstået: vi bruger passager-tallet som mål for kapaciteten, og derfor taler vi altså om, at 400.000 operationer