

[Stæhr Johansen.]

tens område gennem SAS, som særligt baserer sig på Kastrup lufthavn.

Jeg finder det vigtigt på dette sted at fastslå, at det vil være en misforståelse, hvis man tror, at der med dette lovforslag skulle være et udbredt ønske om at rette et angreb mod Danmarks betydelige position på luftfartens område og alle de indtægter, som denne både direkte og indirekte fører til landet. Spørgsmålet er blot, hvorledes investeringerne i den position, vi befinder os i, skal forløbe med rimelig hensyntagen både til de likvide midler, der skal fremskaffes fra statens side til dette projekt, og til andre store trafikinvesteringer, derunder hensyntagen til at skaffe de private, der har investeret i Kastrup lufthavn, rimelige muligheder for at få disse investeringer afskrevet.

Forholdet er her det, at hvis man skal følge de prognoser for lufttrafikken, som foreligger, vil investeringsbehovet for at bevare Kastrup lufthavns position frem til 1985 løbe op til ca. 900 mill. kr. af offentlige midler og i hvert fald 200 mill. kr. af luftfartselskabernes. Det er trods alt beløb af en sådan størrelsesorden, at de ikke bør investeres, medmindre man kan angribe forudsætningen om, at Kastrup lufthavn skal nedlægges i slutningen af 1980'erne. Dertil kommer de investeringer, som begrænsningen af den støjforurening, der altid vil være omkring en lufthavn, kræver.

Jeg vil imidlertid gerne understrege, at det foreliggende lovforslag ikke angriber folketingets principbeslutning om at bygge en storlufthavn på Saltholm. Denne beslutning står ved magt, medmindre folketinget måtte beslutte at ændre den. Jeg tror ikke, at de argumenter, der i sin tid førte til denne beslutning — der jo blev vedtaget med en overvældende majoritet af dette ting — om at lægge en ny storlufthavn ud i Øresund, fri for nærliggende bebyggelse, væsentligt er blevet anfægtet af den diskussion, der har fundet sted siden 1969. Men det må ligge ganske klart, at storlufthavnen i Øresund må indgå i den prioriteringsdebat, der må komme her i folketinget med hensyn til trafikinvesteringer, når vi ved noget mere om, inden for hvilke økonomiske rammer denne debat kan bevæge sig.

Det er derfor forståeligt, at trafikministe-

ren har brugt tiden til gennem planlægnings- og anlægsudvalget at fremskaffe en lang række oplysninger om dette projekt og senest i statusrapporten af december sidste år har fået disse oplysninger ajourført. Det har på denne baggrund været et naturligt forløb, at trafikministeren først koncentrerede sig om etablering af den organisation, der skal drive Kastrup og måske senere Saltholm, og ventede med at fremsætte forslag om en anlægslov for Saltholms lufthavn.

Men på den anden side mener jeg også at burde fremhæve, at en fast formuleret mål-sætning i lufthavnsspørgsmålet er af overordentlig stor betydning ikke alene for luftfartselskaberne, men også for hele det planlægningsarbejde, som i disse år finder sted i hovedstadsområdet. Jeg har adskillige gange fra denne talerstol beklaget mig over de vanskeligheder, man på en række trafikale områder sætter hele hovedstadsområdet i, fordi man ikke får en afklaring af de hovedproblemer, der er forudsætning for en planlægning af hele det storkøbenhavnske område. Jeg vil gerne stadig væk minde om den betydning, det har, at man får truffet en afgørelse om lufthavnen, og jeg kan også her nævne både tunnelbanerne og de mange store vejanlæg, der arbejdes med på planlægningsbasis omkring dette meget vigtige område, som hovedstadsområdet udgør. Man må forudse efter de trafikprognoser, som der arbejdes med inden for planlægningen, at man vil få det helt store trafiksammenbrud omkring 1975, hvis man ikke kan påbegynde de arbejder. Derfor er ikke alene luftfarten, men hele hovedstadsområdet interesseret i den prioriteringsdebat, som vi må have på trafikområdet, fordi det betyder uhyre meget.

Også ude omkring i landet venter andre store trafikopgaver. Jeg lægger ikke skjul på, at mit parti ser med meget stor sympati på en Storebæltsbro — en Storebæltsforbindelse, det kan være tunnel eller bro, hvad man nu kommer til til sin tid — er det, der tjener produktionen bedst — men også her er der tale om meget store investeringer, som må indgå i overvejelserne og afvejes over for de midler, som landet har til at løse disse opgaver.

At det er nødvendigt, at disse opgaver løses, vil jeg gerne have lov til at understre-