

[Aksel Larsen.]

er blevet adskilligt mere afdæmpet — SAS bliver ikke ruineret, SAS må ikke indstille enhver flyvning, hvis man ikke udbygger Kastrup — er det, man skriver, noget uforståeligt, medmindre man skal læse det ud af det, at SAS nu er modstander af en lufthavn på Saltholm og vil, at Kastrup lufthavn skal udbygges, så hele Amager skal rumme den, og så enhver fornuftig samfundsmæssig udnyttelse af disse arealer bliver en umulighed. Det burde være uforståeligt, hvis dette er SAS' mening. Men jeg erindrer fra talrige forhandlinger med SAS, bl. a. i Nordisk Råds trafikudvalg, hvorledes repræsentanter for SAS' direktion dér har betonet, at det var liv og død for SAS at få lufthavn på Saltholm, og hvis man ikke fik den inden for en meget rimelig tid, måtte vi indstille os på, at skulle SAS overleve, måtte man flytte sit hovedsæde til Hamborg. Den argumentation er totalt glemt. Nu går man ind for en udbygning af Kastrup, uden at man egentlig er i stand til at sætte grænser.

Jeg kan her henvise til, hvad der står i skrivelsen fra SAS, betitlet „Kommentarer til forslag til lov om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn“. Der står i pkt. 1 angående Saltholm:

„Fra et økonomisk synspunkt bør flytning til Saltholm først ske samtidig med, at trafikken har nået en størrelse, der med relativt uændret takstniveau resulterer i lufthavnsindtægter, der i rimeligt omfang harmonerer med den nye lufthavns driftsudgifter.“

Jeg kan kun forstå det derhen, at vi ikke må gøre Saltholm færdig, før vi er sikre på, at trafikken på Saltholm vil være så stor, at den fra første begyndelse kan dække ikke alene driftsudgifter, men naturligvis også forrentning og afskrivning af investeret kapital. Så varer det længe. På de vilkår kan man overhovedet ikke planlægge en ny stor lufthavn. Man må være indstillet på, at den skal komme på et tidspunkt, hvor den gamle lufthavn ikke mere har kapacitet nok, men naturligvis vil den komme på et tidspunkt, der er lidt forud for den tid, hvor den nye lufthavn udnytter hele sin kapacitet. Men SAS har altså en anden mening.

Man skriver senere i denne kommentar:

„Kastrups geografiske beliggenhed har gjort det naturligt kontinuerligt at ud-

bygge SAS' rutenet med tyngdepunkt på denne lufthavn og at tilpasse SAS' organisation i overensstemmelse hermed. Dette er sket i tillid til en fortsat udbygning af denne lufthavn.“

Med andre ord: vi skal fortsætte i Kastrup stik imod, hvad SAS har hævdet hidtil, når man har sagt, at det er en umulighed at fortsætte. De har skiftet mening, og det skal være lovligt. Men man må forstå, hvad det betyder: at udbygge Kastrup med mere end det absolut strengt nødvendige vil være enten at smide gode penge efter dårlige eller at låse udviklingen fast, så man kan forudse, at så kommer den dag, hvor man siger: nu har vi investeret så meget og ødelagt så meget i Kastrup og på Amager, at vi da ikke kan være bekendt at flytte nu. SAS siger:

„En standsning af udbygningen i Kastrup vil være en ændring af denne [SAS'] udvikling og vil fundamentalt ændre forudsætningerne for en naturlig udvikling af SAS' etablerede rutestruktur.“

Besyderligt, at ledelsen for SAS nu absolut ikke er i stand til at forestille sig, dels at det er muligt at gøre disse forudsætninger bedre ved at flytte til Saltholm, dels at SAS' interesser burde tilsige, at man hurtigst muligt flyttede til Saltholm.

Ja, jeg kunne naturligvis sige en del endnu om dette. Jeg vil kun gøre opmærksom på, at den tidsfaktor, SAS opererer med og bruger som argument for, at nu må man investere langt mere i Kastrup, end det er hensigten fra myndighedernes side, og herunder bygge parallelbanen, til 12-30, er noget mærkværdig. Man siger, at hvis vi ikke har den parallelbane om ca. 3 år, går det helt galt. Ministeriet siger til udvalget: det går nok indtil 1975; først derefter vil der komme generende vanskeligheder, men dem må man kunne leve med. SAS ved, som ministeren ved, som udvalget ved, at de ingeniørfirmaer, som under alle omstændigheder kommer til at bygge lufthavnen på Saltholm, kategorisk og klart har erklæret over for udvalget, at de vil garantere for, at fra det øjeblik, de får lov til at gå i gang, vil lufthavnen på Saltholm stå operationsklar med tunnel dertil i løbet af 4, maksimum 5 år. Læg 5 år til 1971; det er 1976. Jeg kan ikke tro andet, end at hvis man opererer med tidsfaktoren — og det er