

[Horn.]

naturligvis, at alle, som var interesseret i det, dengang gik ind for, at vi nu måtte leve op til at imødekomme den rekommandation, som Nordisk Råd vedtog i 1965. Herefter er det naturligt, at man erhverver øen, og det er også med i lovforslaget. Det vil sige, at der skal en forhandling i gang med ejerlavet. Jeg har set i nogle aviser og også i bemærkningerne, at der opereres med et tal på 15 mill. kr. Det er nu vistnok en fejlskrivning. Det må nok være 1,5 mill. kr., der er tale om; 15 mill. kr. kan der selvfølgelig ikke være tale om for den ø. Vurderingen vil vise, at det er helt anderledes. Det driftsregnskab, der for nogle dage siden blev forelagt fra ejerlavet, viser en helt anden talstørrelse, hvortil kommer, at staten allerede ejer en væsentlig del af øen, så staten eller KLV må da være medbestemmende om, hvordan der skal handles. Man kan da ikke tænke sig, at ejerlavet begynder at handle med statens jorder.

Vi finder det tillige rimeligt, at Kastrup lufthavnsvæsen bemyndiges til at optage lån på højst 200 mill. kr. til dækning af omkostningerne. Det er jo en bemyndigelseslov, der her er tale om, og jeg kunne godt tænke mig, at der er nogle, der vil være lidt forsigtige over for disse ting, men sådan som lovforslaget er oplyst fra ministerens side, vil jeg mene, at det er ret godt ramt, at det er et par hundrede millioner kr., der skal til, for at man kan skaffe dels arealerne, dels de tekniske oplysninger, der måtte mangle, inden man kan træffe den endelige beslutning.

Det er endvidere i lovforslaget tilkendegivet, at alt, hvad der måtte ske senere, skal konfirmeres her i tinget, sådan at der ikke sker noget overgreb fra ministeren på grundlag af de bemyndigelser, der gives.

Endelig er det sådan, at lovforslaget indeholder en bestemmelse om, at man ophæver stoploven fra 1971, og det svarer til det, vi gav udtryk for, da vi tilsluttede os denne lov, at udviklingen nok ville forme sig sådan, at det bliver nødvendigt at investere noget mere i Kastrup, og det vil man så tage stilling til fra sag til sag.

Jeg skulle måske under de tekniske problemer have nævnt en ting, som jeg gentagne gange har fremholdt, når vi drøftede dette, nemlig at ministeren under forhand-

lingerne med svenskerne sikrer sig, at man ved den faste forbindelse mellem Sverige og Danmark ikke forskertser mulighederne for, at vi kan føre et jernbaneanlæg over Øresund. Jeg har for mange år siden givet udtryk for, at vi nok en dag måtte regne med, at vi havde et kredsløb i hele øresundsregionen, og derfor er det vigtigt, at den brobygning, som skal finde sted, ikke forhindrer os i at gennemføre noget sådant.

Man har også fra modstandernes side talt om, at man aldrig har set eksempler på, at der er bygget en ny lufthavn til erstatning for en anden, den gamle er altid blevet der, så der er to. Det er nok rigtigt, at der kan findes en række eksempler på det, men jeg vil også gerne se et sted, der kan sammenlignes med det, der her er tale om. Det findes nemlig ikke. Derfor har denne påstand intet med virkeligheden at gøre; den kan lyde besnærende, men den har intet med virkeligheden at gøre. Jeg vil i øvrigt gerne præsentere for en sådan dokumentation, hvis man har én.

Det er endvidere urigtigt, når man vil skyde SAS i skoene, at selskabet ikke går ind for Saltholm. Vi har i sin tid fået tilslutning fra SAS til at gå ind for Saltholm, men under den ganske naturlige forudsætning, at SAS ikke skulle bringes i økonomiske vanskeligheder, så selskabet ikke kunne overleve, men det er noget ganske andet, end at man skulle have sagt fra SAS' side, at man ikke var interesseret i Saltholm. Det er man naturligvis. Jeg har i alt fald ikke hørt noget om, at SAS skulle have forandret sin stilling i dette forhold. På den anden side må de tre SAS-lande gøre sig klart, at fastholdes den nuværende ordning, hvorefter selskaberne skal finansiere hangarer og andre anlæg, bliver de tre lande i alt fald nødt til at sikre sig, at de kan klare disse investeringer. Personlig så jeg helst, at man gik tilbage til den gamle ordning. Det ville også være en forenkling af hele administrationen, at det er lufthavnen, der anlægger tingene, og selskaberne så er brugere.

Må jeg endelig aflive en misforståelse, som mange her i landet gør sig skyldig i, at Københavns lufthavn er sådan noget københavneri, eller hvad udtryk man nu vil bruge. Det har ikke noget med virkeligheden at gøre. Københavns lufthavn er i høj grad medvirkende til at støtte vores erhvervsliv,