

[Bilgrav-Nielsen.]

kan arbejdspladsen Kastrup ikke opretholdes? Kan den ikke udvikles? Hvis alternativen var ledighed for de 10.000, var svaret meget indlysende, men det er det ikke. Det er også et spørgsmål om anbringelse af den samme arbejdskraft i andre produktionsvirksomheder.

Jeg mener, det er sådanne betragtninger, vi må forlange bliver lagt til grund for disse overvejelser, og det er nok mangelen på sådanne undersøgelser, der trods det store flertal på 123 alligevel er ved at bevæge sine ender lidt i en lidt anden retning.

Når vi når frem til det tidspunkt, da forbindelsen over Store Bælt er bygget, kan vi diskutere Saltholmproblemet igen, eller storlufthavnsproblemet i Københavnsområdet; men så må det ske på det grundlag, jeg her har skitseret. Det er jo ikke forkert, når det er blevet påstået, at ikke én uafhængig — jeg vil tillade mig at bruge det udtryk; jeg ved, det godt kan misforstås, men det må det ikke blive — ikke én økonom uden for trafikministeriets eget område har udtalt sig til gunst for anlægget på Saltholm. Den eneste samfundsøkonomiske vurdering, der har været tilløb til omkring Saltholmanlægget, var den, der blev foretaget i 1968 af embedsmænd fra forskellige ministerier, det såkaldte Schlebaumudvalg, som kom til den konklusion, at meromkostningerne ved at tilvejebringe lufthavnen på Saltholm ikke ville give nogen positiv forrentning. Det er, hvad vi foreløbig har, og det synes jeg nok kunne sige os lidt om, at tingene ikke er så sikre, som man vil give det udseende af.

Måske jeg lige skulle korrigerer forslaget lidt i forhold til fremsættelsestalen. Det siges i fremsættelsestalen, at der er tale om to anlæg på tilsammen ca. 6 milliarder kr., og at luftfartsselskaberne selv skal investere lidt i Saltholm, så det måske bliver et mindre beløb. Man taler om, og det har også været sagt offentligt i debatten, at der er tale om 4,1 milliard kr. i Saltholm. Men det er jo en sandhed med modifikationer. Der er tale om, at anlægget af banerne og selve lufthavnen, som det er formuleret i § 1, stk. 2, koster ca. 4½ milliard kr. i første etape. Dertil kommer omkostningerne ved at erhverve øen — om det nu er 1,5 eller 15 mill. kr., er stadig lidt uklart efter hr. Horns indlæg. Omkostningerne ved at erhverve

øen og foretage de nødvendige forundersøgelser, som er omtalt i § 2, vil være i alt 45 mill. kr. Dertil kommer, at § 3, der omfatter anlæg af anlægshavne, som er nødvendige dels på Saltholm, dels på Amager, tilsammen efter lovforslaget koster 578 mill. kr. Det er altså omkostningerne ved første etape, og lægger vi dem sammen, får vi et andet beløb end 4,1 milliard kr., nemlig 4,7 milliarder kr. Det er jo ikke ligegyldigt, om det er tale om 4,1 eller 4,7 milliarder kr., og det er ikke ligegyldigt, om man bibringer befolkningen den opfattelse, at det er, hvad anlægget koster i dets fulde udførelse, når der i virkeligheden er tale om en første etape. Måske er det kun 1/3 af omkostningerne ved det endelige anlæg.

Det er selvfølgelig ting, som vi kan korrigere i udvalget. Jeg synes bare, det bør fremgå klart, når man fremsætter et sådant lovforslag, hvad omkostningerne er, så vidt det kan fastslås. I øvrigt kan vi konstatere, at der i de år, man skal bygge, skal ansættes i alt ca. 53 medarbejdere yderligere i Københavns lufthavnsvæsen. Det er også en ekstra omkostning.

Der er en anden ting, som jeg synes har skabt en ny situation. Jeg tror, det var hr. Guldberg, der var inde på, at det nye tilbud fra Sverige om at bygge den faste forbindelse mellem Malmö og København som tunnel fra Saltholm til Amager åbner nye muligheder for Danmark. Det er tænkeligt, men nu er det jo sådan med dette anlæg, at det ikke er endeligt aftalt, og da Saltholmforslaget bygger på den indstilling, der kom fra anlægs- og planlægningsudvalget i 1968, må man se på, hvad der egentlig i dette udvalgsarbejde var grundlaget for anlægget med hensyn til trafikspørgsmålet, som jo ikke er lille. Der er landtrafikale anlæg, som bliver nødvendige, efterhånden som lufthavnen på Saltholm udvikler sig, for man må jo gå ud fra, at det er meningen, at vi skal skaffe plads til en lufthavn, som kan udvikle sig og blive betydelig større end den, vi har i Kastrup. Grundlaget for planlægningen var, at man skulle tilstræbe 50 pct.s kollektiv trafikbetjening af lufthavnen. Hr. Guldberg taler om, at man måske helt skulle forlange kollektiv betjening. Jeg tror nu nok, at man skal undersøge konsekvenserne af det, inden man beslutter sig. Jeg er overordentlig sikker på, at lufthavnen vil få en langt ringere