

[Stær Johansen.]

forvente, at man vil kunne tillade, at Kastrup lufthavn vokser til et støjinferno for landets tættest bebyggede dele.

På Saltholm løses dette problem, fordi Saltholm er en ø, og samtidig sikres det, at byen ikke på ny vokser ind i lufthavnen; dette er jo alle internationale lufthavnes største problem. Man bevarer den fordel, som en lufthavn tæt ved storbyen betyder, og bevarer muligheden for en international lufthavn beliggende midt i det kraftcenter, som Øresundsregionen udgør. Jeg kan også nævne, at Kastrup lufthavn i dag beskæftiger over 10.000 ansatte og efter prognoserne i 1985 ca. 19.000, og i året 1990 vil der være ansat 21.000 i lufthavnen; hermed er lufthavnen landets største arbejdsplads, og ikke mindre end 2/3 af indtjeningen sker i udenlandsk valuta, hvilket vel nok er værd at bemærke i de perioder, vi har med vanskeligheder for betalingsbalancen.

Dertil kommer de betydelige indirekte virkninger af lufthavnen både for erhvervslevet i hele Danmark, ja, for hele Norden, og for Danmarks position i international handel og luftfart. Jeg mener herefter, det er tilstrækkelig klargjort, at hvis ikke vi bygger storlufthavnen på Saltholm, vil vi tabe en del af Danmarks internationale position på luftfartens område med de direkte og indirekte virkninger, der følger heraf. Det har vist sig, at lufttrafikken ikke kan deles på en række mindre lufthavne, idet stordriftens fordele på dette område er afgørende for rentabiliteten og for, at flyselskaberne vælger at tilrettelægge deres lufttrafik over det knudepunkt, som Kastrup er i dag, og som Saltholm lufthavn vil være i årene, der kommer.

Jeg vil så til slut komme med nogle enkelte bemærkninger i anledning af den redegørelse, som ministeren for offentlige arbejder fremsatte i går over for folketinget, nemlig om det udkast til aftale med Sverige, der er blevet gennemført, med KM-linjen fra København til Malmø — det ses af bogstaverne — med en tunnel til Saltholm og vi-

dere med en bro over til Sverige. Der er for mig ikke tvivl om, at denne aftale er til fordel for Danmark, og jeg mener også, at kontrakten kan laves således, at nogen, om jeg så må sige udnyttelse af danske borgere kan ikke finde sted. Jeg mener også, at i spørgsmålet om HH-tunnelen, altså tunnelen mellem Helsingør og Hålsingborg, er det godt, at det her er blevet ridset op, igen fra svensk side, at man har fået forståelsen for dette trafikpunkts betydning, men man må forudsætte, at finansieringen kan finde sted gennem de svenske statsbaners og de danske statsbaners budgetter, således at der ikke skal væsentlige ekstravællinger hertil.

Endvidere er jeg enig i, at det anlægsstop, der kom i Kastrup for nogle år siden, må ophæves, idet man ikke kan undlade at udbygge Kastrup, således at den kan følge med i konkurrencen; ellers vil man jo på den måde drive trafikken væk fra Kastrup, og det vil også komme til at ramme os senere hen, selv når Saltholm er blevet udbygget.

Der har været nogle spørgsmål fremme, og jeg vil bare nævne et enkelt, nemlig spørgsmålet om den takst, der skal være fra Amager til Saltholm. Jeg tror, der er nogen, der har troet, at man skulle op på at betale halvdelen af prisen, fordi omkostningerne ved tunnelen Amager-Saltholm vil blive på 600 mill. kr. og broen på Saltholm-Limhamn ca. 680 mill. kr. Jeg vil gerne hertil sige, at så vidt jeg har forstået aftalen, ligger det simpelt hen sådan, at transporten mellem Amager og Saltholm kun vil komme til at koste en tredjedel af den transportpris, der vil blive på hele strækningen mellem København og Malmø. Det har jeg gerne villet fremhæve, fordi en lederskribent i Berlingske Tidende i forgårs synes ganske at have overset denne kendsgerning og måske også det forhold, at der gennem det svenske tilbud om at bygge forbindelsen ligger også en meget betydelig aflastning af den stramme danske likviditet, en aflastning, vi får brug for i de andre trafikinvesteringer, der foretages her i landet.