

[Henning Philipsen.]

men at det, hvad driften angår, aldeles ikke kommer til at belaste danske skatteydere med så meget som 5 øre ud over i det omfang, de benytter lufthavnen, og for nærværende er det jo således, at den internationale lufthavn i Kastrup benyttes i betydelig større omfang af udenlandske selskaber og borgere, end den benyttes af danske borgere. Det vil sige, at driften for så vidt ikke er noget, vi behøver at tage hensyn til set i forhold til statsregnskabet efter min mening, og hvis det heller ikke er det på anlægssiden, nærer jeg ikke de betænkeligheder, som adskillige har givet udtryk for, med hensyn til om vi nu også havde råd til det. Det er brugerne, som kommer til at betale for lufthavnen, og som jeg sagde før, er det i adskillige tilfælde alle mulige andre end danske borgere.

Videre: i betragtning af beskæftigelsessituationen og i betragtning af udsigterne til en betydelig højere arbejdsløshed, end vi har set i de senere år, forekommer det mig særdeles rimeligt, at man nu kommer i gang med at få bygget lufthavnen på Saltholm. Vi har et bygge- og anlægsstop for nærværende, som hver dag betyder arbejdsløshed i et større omfang, end jeg anser for rimeligt, og hvis det får lov til at fortsætte, er det da ganske klart, at der ville være en glimrende begrundelse for at komme i gang snarest muligt. Nu er det ganske klart, at man starter ikke en lufthavn på Saltholm fra den ene dag til den anden, men det kunne dog give udsigt til en mere jævn beskæftigelsessituation i bygge- og anlægsgangene også her i hovedstadsområdet og måske på hele Sjælland.

Endelig et par bemærkninger vedrørende Kastrup såvel som Saltholm lufthavns betydning som charterlufthavn. Jeg tror, det var hr. Bilgrav-Nielsen, som sagde, at chartertrafikken kan foregå fra andre lufthavne i Danmark end netop fra Kastrup, og det er jo rigtigt, det sker også i et vist omfang, men dengang chartertrafikken satte ind i Norden, regnede svenskerne og vel med dem mange, mange andre med, at netop Sverige ville være det store centrum for chartertrafikken her i Norden og i Nordeuropa. Men det er gået — hvad adskillige ikke forstår, og jeg gør det heller ikke — diametralt modsat, således at det store chartercentrum

i dag er Københavns lufthavn i Kastrup, og der er dog ingen udsigt til, at det skulle blive mindre i og med, at man flyttede lufthavnen til Saltholm.

Endelig har jeg den opfattelse, at en forsinkelse vedrørende igangsættelsen af Saltholm ville have økonomiske konsekvenser, som i dag ganske enkelt ikke kan overses, og hertil kommer, at hvis vi nu udskyder, vil det yderligere betyde enorme milliardinvesteringer — jeg siger udtrykkelig milliardinvesteringer — i den nuværende Kastrup lufthavn. Så ser jeg i den forbindelse helt bort fra, hvad det vil betyde for befolkningen derude på Amager.

Vedrørende Store Bælt er det bekendt, at vi stemte imod en vejbro og gik ind for, at vi skulle bygge en tunnel. Vi er altså stadig væk positivt indstillet over for en fast forbindelse over Store Bælt og anser også stadig væk en tunnelløsning for at være den rigtigste. En af årsagerne hertil er, at vi for så vidt ikke har, skal vi kalde det en populistisk holdning til overfarten over Store Bælt, det primære hensyn er i denne forbindelse ikke et spørgsmål om persontrafikken, men nok i højere grad et spørgsmål om vare- og godstransporten, for enhver ved, at det, som vitterlig er forbundet med omkostninger i forbindelse med vare- og godstransport, er omladningsbesværlighederne. Det er altså ikke i første række persontransporten, det drejer sig om. Hvis det kun var persontransporten, det drejede sig om, er jeg sikker på, at man for så vidt godt kunne have klaret sig med færgerne mange, mange, mange år endnu.

Men der er et perspektiv yderligere, og det er dette, at Storebæltsforbindelsen efter vor opfattelse også skal ses i forbindelse med Øresundsforbindelsen, for jeg har forstået, at en af årsagerne til, at svenskerne gik med til den trufne aftale, var, at de hermed forudså, at Danmark så også etablerede Storebæltsforbindelsen, således at Sverige ville have en direkte forbindelse fra Sverige til kontinentet uden stop af nogen art undervejs. Men det forekommer mig, at man også kan vende pilen i perspektivet den anden vej og se Storebæltsforbindelsen i et nordisk perspektiv, om man vil, i den forstand, at Storebæltsforbindelsen vil betyde, at Jylland og øerne vest for Store Bælt i højere grad bliver knyttet sammen med den