

[Kampmann.]

Dernæst skulle de økonomiske forhold have ændret sig til det absolut umulige for Saltholm lufthavn og vel også for Store Bælt. Lad os igen prøve at få lidt forhold i tingene. Disse store trafikinvesteringer, uanset at de er store i dansk målestok, andrager kun mellem 10 og 15 pct. af de samlede trafikinvesteringer i de næste 15 år og en langt, langt mindre del af de samlede samfundsøkonomiske investeringer. Men det er altså denne lille del både af de samlede samfundsøkonomiske og af de samlede trafikinvesteringer, man hæfter sig ved og vil uden at foretage en vurdering af en lang række andre samfundsøkonomiske projekter lige have disse 10-15 pct. udskudt.

Så kunne man måske hævde, at de ville presse samfundsøkonomien eller den del af samfundsøkonomien, som går igennem statskassen, men også det er et fejlagtigt argument. Det er udtrykkelig forudsat, og det er vedtaget af folketinget for godt 10 måneder siden, at projekterne ikke skal skattefinansieres. De skal tværtimod brugerfinansieres, og det sker ved, at man i projekterings- og i opførelsesfasen låner pengene i udlandet, som det er tiltrådt, og derefter ved afgifter på benyttelsen, når man passerer Store Bælt, og når man passerer eller bruger Saltholm, betaler tilbage finansieringen af opførelses- og projekteringsudgifterne.

Så kan man stille sig selv det spørgsmål, om disse afgifter ikke bliver så store, at ikke nogen vil benytte de pågældende trafikinvesteringer, men det er også forkert. De tal, der foreligger for lufthavnsafgifterne i Danmark på det nuværende niveau, hvor vi bare i de senere år har hævet adskillige gange, ligger på ca. halvdelen af det, der er niveauet for Sverige og Norge, og så er jeg ikke gået til en lang række andre europæiske lande. Der er altså en ganske betydelig margin for at hæve afgifterne både i Kastrup og senere på Saltholm, hvis bare man skal nå et niveau med det, der gælder for afgifterne på en lang række andre lufthavne. Og det er jo afgifterne, der afgør, om der er overskud på en lufthavn, sammenholdt med, hvilke omkostningskalkuler man lægger til grund, og hvilke rentesatser og afskrivningssatser man i øvrigt anvender, så derfor bliver det et lidt fiktivt begreb, om man har overskud eller underskud på en lufthavn. Det gælder

Kastrup i dag, og det vil gælde Saltholm til 1985.

For Store Bælt ved vi, at en bilist vil kunne passere Store Bælt via en fast forbindelse for ca.  $\frac{1}{8}$  af det, der er prisen for at passere i dag med færge. Så kan man vist heller ikke påstå, at der her ikke er plads til afgifter, som kan finansiere den pågældende faste forbindelse.

Det er altså — for at gentage det — ikke skattefinansierede projekter, vi taler om her, men brugerfinansierede projekter, og de skatteydere, der ikke skal bruge hverken Saltholm lufthavn eller den faste forbindelse over Store Bælt, kommer ikke til at betale hertil.

Hvis folketinget i dag vedtager en nyvurdering, hvad jeg ikke håber, vil aftalerne med Sverige næppe kunne godkendes i indeværende samling, og da er det min fornemmelse, at aftalerne med Sverige måske aldrig nogen sinde vil kunne godkendes. Her ved får vi ikke mulighed for at føre trafikken over Øresund via Helsingør—Helsingborg. Jeg har set, at hr. Bilgrav-Nielsen og andre særlig har været glade for denne forbindelse, men det er naivt at forestille sig, at man alene kan etablere en forbindelse i HH-linjen, som udpræget er af dansk interesse, uden at se på andre forbindelser, som kan være af tilsvarende større svensk interesse, således at vi får et vist fælles interessedgrundlag de to lande imellem. Derfor må hr. Bilgrav-Nielsen og andre ikke vildlede folketinget ved at sige, at hvis vi dropper disse overenskomster, kan vi formentlig året efter gå hen og få en aftale med svenskerne om en forbindelse i HH-linjen, for dér er interessefællesskabet ikke stort nok de to lande imellem.

Vi har forsøgt at få disse aftaler op at stå siden midten af 1930'erne, og jeg har ikke fantasi til at forestille mig, at det vil lykkes at få dem op at stå med et andet indhold på et senere tidspunkt, hvis de falder denne gang. Hvis Saltholm lufthavn ikke bliver en realitet, vil Kastrup lufthavn blive lagt i en spændetrøje, og miljømæssige synspunkter, som jeg anser for rimelige, vil efterhånden medføre, at aktiviteten på Kastrup skal indskrænkes; det vil igen medføre, at beskæftigelsen på det, der er Danmarks største arbejdsplads, bringes i fare, at flyvningen flyttes fra Kastrup og ikke til, som nogle