

[Ipsen.]

sundsbro, hvor det vil koste dem 3½ mia kr., men når vi går ind i aftalen, vil det koste os måske 14, 20 eller flere milliarder kr. endnu.

Så siger hr. Kampmann, at disse penge bliver det ikke skatteyderne der kommer til at betale, de skal lånes ude på lånemarkedet. Men vi ved jo også, at forholdene på lånemarkedet er helt anderledes i dag, end de var for 10 måneder siden. Vi ved også, at dengang man vedtog at ville gå ind i disse projekter, regnede man med, at Danmark skulle have et underskud på ca. 3 mia kr. Vi regner med i år i stedet for, at det kommer på 7 mia kr., ja, vi kan endda måske forvente, at det bliver 10 mia kr., der skal lægges til de 21 mia kr., vi skylder i forvejen.

Når man så siger, at det bliver brugerne, der kommer til at betale for det, ja, så er det jo et spørgsmål, hvordan man sætter et regnskab op. For hvis vi ser på, hvad Kastrup lufthavn, der nu har virket i ca. 50 år, har kostet skatteyderne, viser det sig, at den nu efter 50 års drift har kostet ca. 300 mill. kr., og vi kan ikke regne med, at en lufthavn på Saltholm ikke vil komme til at koste skatteyderne penge. Selvfølgelig vil den det.

Der er også tal, der viser, at de prognoser ikke holdt, som man kørte frem med i 1969. Så siger hr. Kampmann godt nok, at det var jo kun ét år, så det kan vi ikke regne med. Men der er jo altså også langt frem til 1985, og disse prognoser kan også i disse år ændre sig sådan, at vi ikke kan forvente, at det er nødvendigt. Desuden ligger der jo forskelligt materiale fra en masse eksperter, der absolut siger, at det ikke er nogen god idé at bygge en Saltholmlufthavn på nuværende tidspunkt.

Desuden glemmer hr. Kampmann at fortælle, at vi har måttet aftale med svenskerne, at der er begrænsninger for det luftrum, vi ønsker at bruge, hvis vi skal starte og lande ude på Saltholm, og at f. eks. i november måned lå hele Saltholm 1 m under vand; det vil altså også komme til at koste mange penge, som man sikkert slet ikke er klar over.

Men det væsentligste i det er, at der ikke ligger hverken nationaløkonomisk eller forretningsøkonomisk nogen baggrund for at

gå ind i projekter i denne størrelsesorden, som vi har i dag.

Hr. Kampmann taler om, at HH-linjen er udpræget dansk interesse. Ja men så må vi jo sige, at Øresundsbroen er udpræget svensk interesse, og dér kommer vi altså ind på, hvem det er, der har den største fordel. Det må være svenskerne, og så vil de komme til at slippe billigst. Det er os, der skal sørge for at skaffe alle disse penge ude på et lånemarked, hvor renterne er betydelig højere i dag og låneperioden også er betydelig kortere end tidligere.

Vi skal derfor meget stærkt anbefale samtlige medlemmer her i folketinget virkeligt at overveje med sig selv, at det, de i dag vil sige ja til, såfremt de ønsker, at der skal sættes dette projekt i gang, kan blive så stort og give så enorme vanskeligheder fremover, at ingen i dag kan forestille sig det, og der foreligger ingen beregninger for, hvor slemt det vil kunne blive for os.

Holmberg (V):

Som det fremgår af betænkningen, går et flertal i trafikudvalget ind for at afvise det radikale forslag om en såkaldt nyvurdering, og det kan være, det ville være ganske nyttigt lige kort at se på, hvad det egentlig er, det radikale venstre ønsker.

De ønsker bl. a., at vi nu skal hæfte os ved de økonomiske problemer, at vi nu skal have nye undersøgelser for den kommende trafik, og at vi skal have en nyvurdering af støjproblemerne; de vil have yderligere undersøgt fremtidige muligheder for Kastrup, og de miljømæssige hensyn skal også nærmere undersøges.

Fælles for alle de punkter er, at de er undersøgt, og det ved hr. Bilgrav-Nielsen godt. For at sige det lige ud, som det er: det radikale venstre og ikke mindst hr. Bilgrav-Nielsen har aldrig ønsket denne lufthavn bygget og har heller aldrig lagt skjul derpå. Ikke et ondt ord herom, men motiveringen, en nyvurdering på grund af den såkaldte energikrise og den økonomiske situation, er et påskud; det ved alle, der har beskæftiget sig med denne sag nu gennem mange år. Jeg er i øvrigt overbevist om, at hr. Bilgrav-Nielsen og jeg kan ikke overbevise hinanden; det har vi jo prøvet på de sidste 5-6-7 år, men det lader sig nok ikke gøre. Det, de