

[Ib Christensen.]

kanne være tilstrækkeligt at gøre dette og så foretage andre investeringer, eventuelt udvidelser af Billund og andre danske provinslufthavne til at tage en del af chartertrafikken.

Spørgsmålet om en lufthavn ved Lammefjorden, som også har været inde i debatten, er heller ikke blevet undersøgt.

Endelig dette, at man kunne forlægge chartertrafikken til Sturup, den svenske lufthavn i Skåne, er heller ikke blevet undersøgt.

Det er bl. a. disse ting, trafikøkonomisk professor H. P. Myrup med rette har kritiseret.

Endelig nævner han også, at man, hvis man kunne ophæve SAS-monopolet og få propeldrevne indenrigsfly, kunne flytte hele indenrigsflytrafikken i Danmark til den Tune lufthavn, som nu engang ligger der.

En anden mulighed, som man også kunne drøfte, og som heller ikke er belyst tilstrækkeligt, er, at når vi får den faste forbindelse over Store Bælt, Storebæltsbro eller tunnel, hvad det bliver — der er jo vedtaget Storebæltsbro, og jeg er overbevist om, at også i dette folketing er der et flertal for en fast forbindelse over Store Bælt — ja, så betyder det, at man kan rejse med intercitytog, lyn-tog, fra Københavns centrum til Århus centrum på et par timer, og det vil betyde en væsentlig aflastning af indenrigsflytrafikken. Alle disse alternativer savner man en grundig belysning af.

Vedrørende prisen er det jo sådan, at det reelt i 1974-kroner kommer til, når man tager tilslutningsforbindelsen til Saltholm med, at ligge på 6 mia kr. i 1974-priser. Hvis man i stedet for at regne med en rente på 4½ pct., som jo er en direkte subsidiering, regner med bare 10 pct. i rente, vil det sige, at man i løbet af 10 år kommer op på 10 mia kr. Men hvis man regner med 12-16 pct., som er den mere reelle rente, med den rentefod vi har i dag, er det med rette, man i debatten har kunnet henvise til, at det måske snarere, når det kommer til stykket, bliver 15-20 mia kr.

Til belysning også af prisen kan henvises til, at den ny lufthavn i Paris er beregnet til at koste 8½ mia kr. I Tokyo bygger man en storlufthavn til 14 mia kr. Maplinprojektet i

England er som også nævnt af andre ordførere jo skrinlagt på grund af de økonomiske omkostninger.

Men hvis man bare regner med 10 mill. passagerer i 1985 på Saltholm, vil det, hvis vi regner med 10 mia kr. — og det er i allerhøjeste grad realistisk — betyde en landingsafgift på 100 kr.; det vil kunne mærkes på chartertrafikken, og det vil også betyde en belastning for SAS.

Der er flere, der har taget til orde for, at det af hensyn til SAS OG SAS' fremtid er nødvendigt at etablere sig på Saltholm, men hvis man lægger mærke til de udtalelser, der er kommet fra SAS, er de i stigende grad præget af afstandtagen. I virkeligheden har man et betydelig stærkt indtryk af, at SAS aldeles ikke har noget ønske om at komme ud på Saltholm, og den ene mia kr., som man forudsætter at SAS skal investere, har man ikke, den kan man ikke afse, og hvor får man så finansieret det, som SAS skulle betale?

Der er sagt, at disse aftaler er meget favorable, fordi svenskerne betaler forbindelsen mellem Saltholm og Malmö. Men hvis man ser på de samlede omkostninger for at etablere en fast forbindelse fra Sverige til kontinentet, fra Sverige til Tyskland, betyder det, når vi tager både Storebæltsbro og en eventuel Puttgarden-forbindelse med i betragtning foruden de andre investeringer, der her er tale om, at det reelt bliver Danmark, der afholder de 75-80 pct. af det, det koster at gøre Sverige landfast med Tyskland, og så forstår man jo bedre svenskerne interesse i at etablere en sådan overenskomst, som der her er tale om. Det er ikke lutter hensyntagen og godgørenhed over for Danmark, det er også en klar og kølig kalkule, der ligger bagved.

Dertil kommer beskæftigelseshensyn, som også er nævnt af flere. Allerede i PP II omtalte man jo de alvorlige konsekvenser, det kunne få at etablere så store projekter ressourcemæssigt i løbet af så kort tid; vi må jo erkende, at der i dag ligger en alvorlig beskæftigelsessituation, men som også andre har været inde på, løser dette her jo ikke nogen øjeblikkelige beskæftigelsesproblemer. Det vil vare nogle år, før man er kommet op på maksimum, og Storebæltsbroen, som jeg er overbevist om vil blive gennem-