

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Derfor er det naturligvis ikke ligegyldigt, hvordan lufthavnene placeres i forhold til hinanden, og hvordan man placerer start- og landingsbaner. Det er af største betydning, fordi det naturligvis her gælder om ikke at investere betydelige beløb i udbygning af en kapacitet, som man bagefter ikke er i stand til at udnytte fuldt ud.

Disse luftrumsproblemer har været meget nøje drøftet af vore flyveledelseseksperter i samarbejde med amerikanske eksperter og under hensyntagen til de eksisterende og planlagte lufthavne i området. Som det fremgår af de betænkninger, jeg har nævnt, er resultatet blevet, at det under bestemte forudsætninger vil være muligt at etablere et stort set tilfredsstillende trafiksystem for beflyvningen af en storlufthavn, hvad enten denne placeres på Saltholm eller på Syd-amager. Jeg vil imidlertid gerne understrege, at det for i praksis at nå til dette resultat vil være afgørende, at de forudsætninger, der er gjort, opfyldes. Dette kræver først og fremmest, at der både på dansk og på svensk side fremtidig såvel kvantitativt som kvalitativt indsættes større ressourcer end hidtil inden for flyveledelserne i regionen. Der kræves en fælles dansk-svensk planlægning og en vidtgående koordinering og standardisering på et meget avanceret niveau med hensyn til uddannelse af personale og anskaffelse af udstyr.

En endelig stillingtagen fra svensk side til den fra dansk side anviste løsning foreligger ifølge sagens natur endnu ikke. Men det er mit indtryk, at svenske eksperter kan gå ind for denne løsning under bestemte forudsætninger, som i det væsentlige svarer til dem, vi selv har opstillet. Der kan dog ikke være tvivl om, at man fra svensk side ud fra rent flyveledelsesmæssige vurderinger var mere interesseret i, at den danske storlufthavn blev placeret på Syd-amager end på Saltholm. Det må formentlig også medgives, hvad der ikke kan undre nogen, at problemerne ved de to placeringsmuligheder i relation til de svenske lufthavne vil være noget større for en lufthavn på Saltholm end på Syd-amager.

Jeg skal derefter give nogle økonomiske oplysninger.

Den væsentligste ulempe ved Syd-amager-

løsningen er de højere arealerhvervelsesudgifter; de er ca. dobbelt så høje som ved en Saltholmløsning. Den væsentligste ulempe ved Saltholmløsningen er naturligvis de relativt høje adgangsomkostninger. Der er i betænkningerne opstillet udførlige tal, og jeg skal ikke bruge tiden her til at gennemgå disse sammenligninger, som man jo har adgang til at gøre sig bekendt med gennem studium af betænkningerne.

Man kan diskutere, hvor meget anlæg af en Saltholmlufthavn vil fordyre en fast forbindelse til Sverige. Man regner med et beløb i størrelsesordenen 285 mill. kr., og det er naturligvis et spørgsmål, hvor sådanne udgifter skal placeres. De egentlige anlægsudgifter for første etape af en Saltholmlufthavn vil være 1.600 mill. kr. til selve lufthavnen og 250 mill. kr. til landvindingsforanstaltninger. En firsporet forbindelse vil koste ca. 500 mill. kr., og de samlede anlægsudgifter går altså op i 2.350 mill. kr. Der bliver i forhold til Syd-amagerløsningen tale om en merinvestering på 150 mill. kr.; men jeg er nødt til at gøre opmærksom på, at de to overslag ikke direkte kan sammenlignes. I Saltholmudvalgets betænkning er de egentlige lufthavnsudgifter på Saltholm opgjort til 1.910 millioner, hvortil kommer indæmningsinvesteringen.

Ved vurderingen af rentabiliteten af de forskellige placeringer mener jeg, man må se bort fra den faste forbindelse, da det må forudsættes, at denne skal finansieres selvstændigt ved afgifter pr. passager for benyttelsen, og forskellen mellem de to anlæg reduceres derved betydeligt. Når man ser på de egentlige lufthavnsanlæg, kan det endda være, at Saltholmløsningen kan blive lidt billigere end Syd-amagerløsningen, selv hvis man for Saltholm i værste tilfælde skal betale nogle meromkostninger til den faste forbindelse. På dette punkt må jeg sige at værdien af den gratis støjfri zone, som er svær at sætte om i penge, også må indgå.

Jeg skal derefter komme med nogle bemærkninger om organisation og finansiering.

Man har herom fra Saltholmudvalget peget på, at det bedste ville være at lade en ny storlufthavn finansiere gennem privates optagelse af lån i udlandet med statsgaranti, så man kunne overlade anlægget til et privat konsortium på koncessionsbasis. Jeg vil