

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gerne sige, at det er en tanke, jeg har megen sympati for; men det er naturligvis klart, at den må overvejes nærmere.

I Saltholmudvalgets betænkning er det foreslået at koble lufthavnen på Saltholm og den faste forbindelse sammen i den samme regie. Hvis man gør det, vil det selvfølgelig være nemmere at gøre det samlede anlæg rentabelt, men det indebærer til gengæld nogle vanskeligheder med hensyn til spørgsmålet om den økonomiske fordeling. Jeg mener f. eks. ikke, at man vil kunne fastslå, at et overskud på den faste forbindelse kunne benyttes til betaling af en lufthavn. Man arbejder videre med disse spørgsmål i det dansk-svenske embedsmandsudvalg.

Jeg kan i øvrigt om de talmæssige oplysninger som før nævnt henvise til det, der foreligger i betænkningerne.

Jeg skal også sige lidt om indtægterne. I Kastrup har vi i dag en samlet indtægt på 18 kr. pr. passager, og med samme gennemsnitsindtægt vil vi i 1980 være oppe på en indtægt af 260 mill. kr. om året. Det betyder, så vidt jeg kan se, at lufthavnsafgifterne, hvad enten man placerer en ny lufthavn på Saltholm eller på Sydamerger, på det nærmeste må fordobles, når en storlufthavn tages i brug. Men dette er ikke så uacceptabelt, som det kan lyde, for det medfører blot, at danske lufthavnsafgifter derved vil komme på samme niveau som dem, man arbejder med i de svenske og norske hovedlufthavne, og selv om man, hvad ingen jo går ind for i øjeblikket, skulle vælge at udbygge Kastrup på stedet, må man også her imødesee denne stigning af lufthavnsafgifterne i det lange løb.

Konklusionen af de bemærkninger, jeg har gjort, må med hensyn til selve storlufthavnen være, at man må have en afløsning for Kastrup lufthavn senest i begyndelsen af 1980erne. Jeg tror, det er urealistisk at regne med 1976 eller 1977, som i betænkningen er omtalt som overflytningstidspunkt. Det betyder ikke, at der ikke kan spares væsentlige investeringer i Kastrup lufthavn, og dem skal jeg nævne. Men spørgsmålet er derefter for mig, om man ikke skal give sig den fornødne tid til at planlægge den nye storlufthavn effektivt. Både Sydamerger og Saltholmløsningen kan bruges, og fra et forbrugersynspunkt vil de to løsninger stort

set blive lige dyre og ikke dyrere, end de svenske og norske er i dag.

Jeg anser det imidlertid også for væsentligt, at vi ikke nu fra dansk side forsøger at lægge os fast på, hvornår en fast forbindelse over Øresund skal etableres i KM-linjen. Dette spørgsmål må indgå i en større sammenhæng med prioriteringen af de store trafikopgaver, og en debat herom vil kunne føres til efteråret, når man fra dansk og svensk side er rede til at træffe en principbeslutning i Øresundsspørgsmålet. Det er dog helt nærliggende at sige, at man fra folketingets side må gøre sig klart, at Kastrup ikke længere kan klare trafiktilvæksten, og at lufthavnen derfor må udbygges. Der er ved at blive udarbejdet en indstilling derom. Lufthavnen skal altså holde ca. 10 år endnu, og den kan i bedste fald og med visse udbygninger holde i 15 år, mens man gennemfører den nye storlufthavn. Jeg skal ikke komme ind på enkeltheder om de anlæg, som måtte være nødvendige for at klare dette; men jeg kan sige, at de samlede nødvendige investeringer i Kastrup af planlægningsudvalget opgøres til 517 mill. kr. i de næste 10 år. Disse investeringer er nødvendige, for at man kan klare trafiktilvæksten, indtil en ny lufthavn kan tages i brug.

Hvis anlægget af en storlufthavn fremmes så meget, at den kan tages i brug i slutningen af 1970erne, vil der kunne spares en investering på 150 mill. kr. af de her nævnte. Man kan synes, at investeringerne i Kastrup lyder meget store i betragtning af, at lufthavnen kun kan holde en kort tid endnu, men vi må her tage i betragtning, at driftsøkonomien i Kastrup lufthavn allerede i begyndelsen af 1970erne vil være så god, at lufthavnen vil kunne selvfinansiere sine investeringer for resten af levetiden.

Nu er dette ikke i sig selv afgørende. Det vigtigste er, om vi kan holde trit med trafikens vækst, så der overhovedet bliver et grundlag fremefter. Derfor vil jeg gerne nævne, at hvis man forestiller sig, at vi holder op med at investere i Kastrup omkring begyndelsen af 1980erne, hvor vi altså kunne regne med 13 mill. passagerer om året, vil det altså ligge klart, at Kastrup ikke vil kunne modtage trafiktilvæksten for de kommende år, og det vil efter de prognoser, vi har, betyde, at man i 10 års perioden efter 1980 mister en samlet indkomst på 850