

[Horn.]

internordisk også vil ændre sig i de næste årtier. Vi ved jo bl. a., at kredse i Jylland er meget optaget af at ændre det danske interkontinentale trafikmønster, og det skal også nok komme, men der er absolut ikke basis for at ændre på det forhold på nuværende tidspunkt, medmindre man vil betale de ekstra omkostninger, der er forbundet hermed.

De 3 lande, som står bag ved SAS, må jo gøre sig klart, at det ikke kan nytte, at man pukker på national prestige; det er altså noget af det samme, der gør sig gældende her i vores danske interkontinentale transport. Vi må først og fremmest satse på at få mest muligt ud af fællesskabet ved samvirket i SAS. Vi må planlægge efter nyttevirkning og fælles bedste, både når det gælder trafikmønsteret og Nordens placering i verdensluftfarten, som vil have en stigende indflydelse på erhvervslivet og dermed på beskæftigelsen i hele det nordiske område.

I denne relation og i forbindelse med ministerens omtale af den vægt, hvormed SAS udnytter den nordiske centrallufthavn, vil jeg gerne fremhæve, at når der i Nordisk Råd er fuld enighed om, at en sådan lufthavn kun kan ligge i Øresundsregionen og helst på Saltholm, så må det for de 3 lande, som står bag ved SAS, være forpligtende at styrke dette selskab med alle midler, jeg gentager: styrke det med alle midler. I modsat fald er det ikke rimeligt af Danmark at forvente, at vi løser opgaven alene, hvis vi ikke får Sverige med — hvad jeg håber og tror. Jeg forudsætter nemlig, at Sverige vil vedstå, at når vi taler om nordisk samarbejde, så er det ikke blot talemåder, og endelig er det jo sådan, at Sveriges fordel ved at gå ind i en nordisk centrallufthavn er væsentligt større end de $\frac{3}{7}$, som er markeret i andelen i SAS.

Også for SAS er det en meget vigtig ting, at man får klarlagt, hvordan man vil stille sig til denne nye lufthavn, fordi selskabets investeringer jo i høj grad er afhængige af, hvorledes fremtiden må bedømmes. I virkeligheden burde jo alle fem nordiske lande gå ind for denne nordiske centrallufthavn, som skal give Norden det kraftcenter, som jeg gentagne gange har peget på gennem årene, og hvor vi skal konkurrere med 5-6 andre kraftcentre nord for Alperne — og på et eller andet tidspunkt kommer vi også til

at regne med, at de dukker op i den østlige del af Østersøregionen.

Skulle Sverige ikke gå med, når det fælles arbejdsudvalg af 9. februar fremlægger sine alternativer, så mener vi, at Danmark bør tage risikoen og drive den forretning, som en lufthavn fortsat vil være, således som ministeren fremholdt det i den sidste del af sin redegørelse.

Hvor lufthavnen skal placeres, er vi som sagt ikke indstillet på at tage stilling til på det foreliggende. Jeg tvivler ikke om, og jeg forstår, at ministeren ej heller tvivler om, at Saltholm er særdeles velegnet; det er fastslået igennem alle de undersøgelser, der er foretaget, at den er egnet og hensigtsmæssig; vi ved, at støjen, når baneretningerne lægges på den rette måde, vil være mindst generende fra Saltholmsområdet.

En side, der ikke rigtig har været fremme i diskussionen om de to muligheder, som realistisk drøftes, Saltholm eller Sydamerger, er den, at vor generation ikke — mener jeg — kan tillade sig at frarøve det storkøbenhavnske område Sydamerger. Vi må regne med, at de beslutninger, vi her træffer, dækker flere generationer, og vi ved, at år 2000 vil der være — der er jo allerede et stærkt behov i dag — et endnu større behov for åndehuller i området, og da er det et af de områder, som ikke bør være snuppet forinden. Det må have stor vægt, når man skal tage stilling til og veje de to muligheder imod hinanden, også hvis det drejer sig om penge. Vi ved, at det er antydnet, at Saltholm kan blive lidt dyrere; men senere beregninger vil nu nok vise, at det forholder sig ikke sådan.

Ministeren er i sin redegørelse inde på jernbaneanlægget i forbindelse med Sydamerger og Saltholm, og jeg vil gerne herom sige, at vi ved, at jernbaneforbindelser er væsentlig billigere eller giver en væsentlig bedre driftsøkonomi, fordi de kan producere mere end vejbaner, og vi må jo forudsætte, at år 2000 er hele Malmøområdet integreret i det storkøbenhavnske S-banenet, som vi til den tid vil have.

Vi kan altså ikke på det nærværende grundlag tage stilling, men vi vil i høj grad være indstillet på at følge arbejdet, som det nu foreligger, sådan at vi hen på efteråret kan få lejlighed til, at tage endelig