

[Stær Johansen.]

søgt her både at ridse plusser og minusser op, men det er naturligvis noget, som man yderligere må undersøge i udvalget.

Hvad Saltholm angår, må man jo som det, der er på plussiden, fremhæve, at Saltholm er omgivet af vand på alle sider og derved har en meget let indflyvning, og der er ingen beboelse i nærheden; det, som man ofte har set omkring lufthavne, at lufthavne tiltrækker beboelse og bebyggelse, er altså noget, man kan sige man vil være fri for på Saltholm; der er jo ganske nødvendige grænser for beboelse. Endvidere generer Saltholm ikke militærets flyvepladser. Der er en erklæring i betænkningen om, at militæret absolut foretrækker Saltholm fremfor Sydamerger, men Saltholm er altså dyrere og kræver et ret stort og dyrt vej-anlæg eller en tunnel de 7 km fra Amager og over til Saltholm. Så giver det til gengæld det plus, at hvis der kommer en broforbindelse, vil det medføre, at svenske passagerer har lettere ved at anvende Saltholm som flyveplads; det må jo ses, ikke mindst for flyveselskabernes vedkommende, som et plus. Og så er det jo sådan, at sagskundskaben og flyveselskaberne hælder til Saltholmløsningen og mener, at den nærmer sig det ideelle. Men det er jo ganske klart — som jeg sagde før — at med de store beløb, det drejer sig om, er det nødvendigt at afveje alle de muligheder, der er, før man træffer en bestemmelse, og jeg vil også derfor mene, at det vil være nødvendigt for det udvalg, der bliver nedsat, at arbejde i sommer, for spørgsmålet må jo løses, som jeg allerede tidligere har nævnt.

Jeg vil alligevel ikke undlade at komme ind på spørgsmålet om broerne. Det er jo klart, at får man et anlæg på Saltholm, vil det bevirke, at spørgsmålet om bygning af en Øresundsbro vil komme længere frem i lyset end efter den folketingsbeslutning, der blev truffet, så vidt jeg husker, i 1961. Men der er kun én ting, jeg gerne vil sige på mit partis vegne: at vi stadig væk mener, at broproblemerne må løses efter den prioritering, folketinget én gang har vedtaget, nemlig at Store-Bælt af nationale og produktionsmæssige grunde må gennemføres før Øresund, forudsat at der skal være en prioritering. Denne tilkobling eller sammensvejsning med Jylland og Fyn betragter vi som

meget væsentlig for Danmarks udvikling fremover, også af hensyn til det store problem, vi har med konkurrencen fra Hamborg på alle mulige områder, så vi ønsker altså fortsat Store-Bælt som nr. 1. Men jeg vil dog gerne understrege, at vi også ser med velvilje på det, hvis opgaverne muligvis kan løses samtidig; og hvis det bliver en privat finansiering, vil det jo ikke belaste statens likviditet. Jeg kan sige, at jeg er helt enig med den ledende artikel, der er i Politiken i dag, og som jeg gerne vil citere; man slutter med at sige:

„Når de store trafikinvesteringer drøftes — sådan som det sker i dag i folketinget — bør det også med i bedømmelsen, at sund- og bæltbroerne ikke nødvendigvis bør opfattes som tumlinger, der slår hinanden ud. Tværtimod kan der tænkes betydelige tekniske, arbejdskraftmæssige og finansielle fordele ved en samlet planlægning og nogenlunde samtidig gennemførelse af de to store investeringsarbejder.“

Det er også de tanker, som vi har gjort os i vores parti, men jeg vil som sagt gerne endnu en gang fremhæve, at bliver der spørgsmål om prioritering, skal der i hvert fald meget stærke argumenter til, for at vi vil ændre den stilling, som hele dette ting har været enig om, og som samtlige tidligere trafikministre har været enige om, nemlig Store-Bæltbroens placering som nr. 1 inden for prioriteringen.

Til slut vil jeg kun sige, at vi fra vor side er klar over, at vi befinder os i en situation, hvor det er noget af en nødvendighed, at vi nu får taget en principbeslutning om storlufthavnen, og vi håber, at denne forhandling kan resultere i nedsættelse af et udvalg, som kan gennemgå de forskellige forslag, der foreligger. Det står fast for os, at vi ved, at Kastrup lufthavn i dag er blevet nr. 4 her i Europa. Vi ved, at vor beliggenhed er sådan, at en virkelig skandinavisk storlufthavn kun kan placeres omkring København, og vi ved, at en storlufthavn betyder uhyre meget, både når det drejer sig om produktion, når det drejer sig om indtægter, og ikke mindst når det drejer sig om de mange rejsende, der indirekte lægger mange penge her i Danmark. Vi mener derfor, at vi helt kan tilslutte os den tankegang, der er fremme, nemlig at det gælder