

[Bilgrav-Nielsen.]

spørgsmålet om den fælles luftkontrol i Øresundsområdet kunne jeg også tænke mig at høre ministerens mening om. Så vidt mig bekendt har man for et års tid siden mellem danske og svenske luftfartsmyndigheder ført forhandlinger om muligheden af at få et fælles luftkontrolcenter. Så vidt mig bekendt strandede disse forhandlinger på vanskeligheder af militær art, nærmere præciseret ved det danske NATO-medlemskab og ved Sveriges neutralitet. Spørgsmålet blev derefter henlagt med anmærkning om, at det skulle tages op igen, hvis Saltholmplanen skulle realiseres.

Fremtidsudvalget fastslår i sin betænkning, at udgifterne til anlæg af selve lufthavnen stort set vil koste lige meget på Sydamerger, henholdsvis Saltholm. Udvalget anslår, at det målt i 1967-priser vil koste ca. 3 milliarder kr., et skøn, der afgjort — også efter udvalgets egen opfattelse — er behæftet med betydelig usikkerhed. Men da denne usikkerhed ikke vil have afgørende betydning i forholdet de to placeringsmuligheder imellem, kan man altså ikke heraf skønne over, hvilken løsning man må foretrække.

Hvad derimod angår udgifterne til tilvejebringelse af selve lufthavnsarealet, ligger sagen noget anderledes i forholdet de to løsninger imellem. Udgiften til tilvejebringelse af arealet på Saltholm er anslået til at ville koste omkring 370 mill. kr., hvor udgiften på Sydamerger vil komme op på et sted mellem 525 og 645 mill. kr., alt efter hvilken af de to Sydamergerplaceringer man vælger. På dette punkt synes Sydamergerløsningen at blive dyrest. Modsat forholder det sig med udgifterne til etablering af de eksterne trafikforbindelser. Her ser det ud til, at Saltholmløsningen bliver langt den dyreste, hvilket skyldes, at det bliver nødvendigt at tilvejebringe en eller flere af KM-forbindelsen uafhængige trafikårer mellem Amerger og Saltholm.

De samlede anlægsudgifter ved fuld udbygning — og dem vil jeg gerne have lov til at regne med indtil videre, og jeg er enig med ministeren i den betragtning, at det er vanskeligt at skønne etapevis, fordi det er vanskeligt at skønne over den fordeling, der finder sted — men hvis vi altså tager de samlede udgifter til lufthavnenes fulde ud-

bygning, så ser det sådan ud, at man indtil videre regner med, at det vil koste et sted mellem 3,6 og 3,7 milliarder kr. at placere lufthavnen på Sydamerger, og at en placering på Saltholm anslås til at ville koste et sted mellem 4,6 og 5,2 milliarder kr. Det vil altså sige, at Saltholmløsningen skønnes at ville blive ca. 1½ milliard kr. dyrere, end hvis vi anlægger lufthavnen på Sydamerger. Der er her grund til at være opmærksom på — hvad fremtidsudvalget også er — at man ved de udgiftsskøn, der er foretaget, er stødt på mange vanskeligheder, vanskeligheder, der lader ane, at tallene måske ikke vil holde. Jeg skal ikke af disse problemer og af denne prisforskel slutte, at man ikke skal vælge Saltholm, men jeg vil dog gøre opmærksom på, at vælger man den dyreste løsning, så må man kunne påpege fremtrædende fordele ved denne løsning. Det forekommer mig nødvendigt med et betydeligt opklaringsarbejde, inden vi beslutter os. Ikke mindst hersker der mange uklarheder omkring kombinationen af en eventuel storlufthavn og den faste Øresundsforbindelse.

Ministeren siger i sin redegørelse, at han ved vurderingen af rentabiliteten af lufthavnene de pågældende steder helt vil se bort fra den faste forbindelse, idet ministeren forudsætter denne selvstændigt finansieret gennem broenge. Jeg vil godt spørge ministeren, hvilke overvejelser han har gjort sig i så henseende. Tænker ministeren sig, at alle, der færdes på KM-linjen, skal betale afgift, også de, der er på vej til eller fra lufthavnen? Denne lufthavnstrafik er i øvrigt også ret uafklaret. I fremtidsudvalgets betænkning taler man kun om den øgede trafik mellem Saltholm og Amerger i tilfælde af anlæg af en lufthavn på Saltholm. Derimod taler man intet om en øget lufthavnstrafik fra Sverige, hvis lufthavnen placeres på Saltholm i stedet for på Sydamerger, selv om det må forekomme ganske indlysende, at der også her vil være en øget trafik.

Jeg kan være helt enig med ministeren i, at den faste forbindelse og lufthavnen kan betragtes som to i henseende til rentabiliteten uafhængige anlæg.

Jeg ved ikke, om ministeren ønsker eller mener sig i stand til i dag at oplyse, hvordan det forholder sig med disse priser, men der er en enkelt uklarhed, synes jeg, i ministerens redegørelse, nemlig dér, hvor ministeren