

[Aksel Larsen.]  
til at gå over Saltholm, og det indicerer da, at så er det det egnede sted at lægge lufthavnen.

Jeg ved, vi skal ikke træffe afgørelsen, men andre har sagt deres mening, og jeg siger min mening, nemlig at meget, meget taler for Saltholm. Og som det fremgår af alt, hvad der er sagt, haster det faktisk, ikke alene af hensyn til pengene, ikke alene af hensyn til, hvor meget det ellers ville koste at få Kastrup til at fungere i en 10-12 år endnu eller måske lidt mere; men det haster også af andre grunde. Dog, når man taler så meget om penge — og det er der jo nogle af ordførerne der har været tilbøjelige til — vil jeg gøre opmærksom på, at hvis man tænker på skandinavisk lufthavn, så vil en Saltholmløsning betyde så uendelig meget for SAS. For to år siden, i datidens kroneværdi, havde SAS regnet ud, at hvis man byggede en storlufthavn på Saltholm, ville SAS alene i driftsudgifter spare minimum 100 mill. kr. om året, for så kom man til at flytte hele administrationen, værkstederne osv. ned til Øresund og slap for disse kostbare transporter og vanskeligheder med, at man har værksteder i København, i Oslo og i Stockholm og transporter frem og tilbage osv. Ja men den slags tæller jo også med.

Men det haster mest af hensyn til hele planlægningen for Øresundsområdet. Området må vide: hvor bliver lufthavnen, og hvor bliver broen? Og nøglen til at få beslutningen er, at den danske regering og det danske folketing får fastslået, hvor lufthavnen skal bygges. Det er også nødvendigt af hensyn til aflastningslufthavne. Man kan fornuftigvis ikke planlægge aflastningslufthavne eller sekundære lufthavne i Øresundsområdet — det være sig i Skåne eller på Sjælland — medmindre man ved: hvor ligger den store lufthavn, som der skal tages afgørende hensyn til?

Hvad endelig økonomien angår, tror jeg ikke, man skal gruble for meget over den. Jeg ansér det for aldeles givet, at de midler, der skal anvendes, kan lånes, så det, den danske og den svenske stat eventuelt skal skaffe ved bevillinger, bliver til de tilsluttede veje, til tunnelen begynder ved Saltholm, og til broen begynder øvre i Skåne. Det andet vil kunne lånes, naturligvis med statsgaranti; det skal forstås sådan, at når

lufthavnen giver indtægter, anvendes disse til at betale de lån, man har fået, tilbage med renter. For at skære det ud i pap — undskyld, jeg siger det — vil jeg gentage, hvad den svenske rigsdagsmand Cassel sagde til nogle tvivlere på Nordisk Råds sidste session, der spurgte: „Hvor skal dog pengene komme fra, hvem skal betale?“ Han sagde: „Det er da ganske enkelt; det skal de, som til sin tid flyver. Det er det samme, som når det drejer sig om den faste forbindelse. Hvem skal betale den? Det skal de, der kører over den med deres biler.“

Men så bringer man ind i spørgsmålet: hvad skal have prioritet, Store-Bælt eller Øresund? Og skal Danmark flækkes på langs eller på tværs eller på kryds eller på skrå? Lad mig for det første gøre opmærksom på, at Øresund er langt lettere at bygge i; det er langt hurtigere at bygge en fast forbindelse over Øresund end over Store-Bælt, fordi bundforholdene er helt anderledes. Ved Store-Bælt er man på grænsen af det teknisk mulige, men det kan gøres. Ved Øresund er der intet teknisk problem. Det kan gøres hurtigt, og det haster også mere — af mange grunde. Det haster ikke mindst af den grund, man anfører i den tryksag, vi har fået fra Store-Bælt's Selskabet. Man kommer her i øvrigt med nogle argumenter, hvorom jeg med hr. Horn kan sige, at de er noget mærkværdige og noget letsindige. F. eks. argumenterer man for, at vi må have Store-Bælt's broen, for at Københavns havn kan blive konkurrencedygtig. Det bliver Københavns havn ikke, medmindre den bliver moderniseret. Jeg vil ikke ligefrem sige, at den er oldnordisk; men den er gammeldags sammenlignet med Göteborgs havn og sammenlignet med den 20 km lange containerhavn, man bygger ved Hamborg. Man må da begribe, at vi må have en anden havn her ved København. Det er en københavnsk opgave, og det er en landsopgave. Jeg håber, vi engang får bortopereret den blindtarm, der hedder Sydhavnen, og at man snart kommer i gang med at bygge en moderne østhavn, for det er det, der tiltrænges. Men hvis man siger, at nu skal der bygges lufthavn på Saltholm, og nu skal vi have fast forbindelse over Øresund, så tvinges man til at udbygge Københavns havn, så det bliver en fuldt moderne havn, der kan tage den kolossale