

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dette punkt uden helt at forenkle problemstillingen og sige, at det er et problem, vi i første omgang har ansvaret for; samarbejdet om det skal selvfølgelig etableres, men det er vor opgave.

Disse bemærkninger gælder også hele den side af sagen, vi har været inde på, og som vi uundgæelig må komme ind på, prioriteringen af de store trafikinvesteringer, derunder Øresundsbroen og forbindelsen over Store-Bælt. Man kunne også have taget Rødby-Fehmarn med, man kunne have taget mange andre ting med. Også her må jeg sige, vi kan gøre det uhyre kompliceret for os selv, og vi kan gøre det næsten umuligt at komme frem til et resultat, for hvis vi tager alle disse ting med, så har vi medtaget ting, der ikke er sammenlignelige, og så bliver det meget, meget svært gennem en analyse, en rationel analyse, at komme frem til en eller anden betragtning.

Jeg har den ganske bestemte opfattelse, at i spørgsmålet om Store-Bæltsforbindelsen og de argumenter, der er fremme med hensyn til at holde, om jeg så må sige, sammen på Danmark, problemet om forholdet Jylland-Hamburg og København-Jylland, er det ganske klart, at der er to forudsætninger, der skal være opfyldt, hvis ønskerne om at holde, lad os sige dansk økonomi og dansk forbindelse som det stærke og det væsentlige også i det jyske område. Den ene er, at der overhovedet eksisterer et trafikalt og handelsmæssigt centrum af en sådan styrke, at det kan modvirke Hamburgs indfyldelse. Det er den første betingelse. Den anden er naturligtvis, at vi gennem vore trafikforbindelsers udbygning og — fjører jeg til som noget, der må komme ind i overvejelserne — vor takstpolitik har nogle ganske klare målsætninger og forsøger at sikre dem, og dermed kommer problemet om en Store-Bæltsbro og tidspunktet og den rigtige placering ind som det, det skal være, nemlig en del af hele problemet om, hvorledes vi udbygger vort interne trafiknet, således at det giver os inden for det danske område de gunstigste forbindelser og de bedste muligheder for at konkurrere også med dem uden for landets grænser.

Endelig vil jeg gerne sige som den

sidste principielle ting — jeg prøver nu så vidt muligt at holde mig til det — at man har jo været inde på finansierings-spørgsmålet, og der er fremsat forskellige bemærkninger om, hvordan man kan klare alle disse ting. Også her må jeg sige, at det vil lønne sig at prøve at forenkle tingene derhen, at man betragter en lufthavn som den rene forretning, det jo er, og dermed som noget, der i og for sig er uafhængigt af de andre ting og egentlig også kan være uafhængigt af landets økonomi. Man må se en lufthavn som et produktionsapparat. Det producerer starter og landinger, det sælger dem, det får betaling for dem, og det er hovedsagelig eksport. Man kan sige, det er en fabrik. Om den finansieres statsligt eller privat, er i denne forbindelse underordnet, for den finansieres nemlig under alle omstændigheder som al forretningsmæssig virksomhed, hvad enten det er den ene eller den anden, der driver det, og man behøver slet ikke at gå ind i politiske filosofier her. Den finansieres gennem sine indtægter, og den finansieres enten gennem forudbelåning af de kommende indtægter eller gennem anvendelse af de henlæggelser, som de allerede eksisterende indtægter har givet. Således er jo systemet og vil altid være i noget, der er forretningsmæssigt. Man kan skjule dette system, som vi ofte gør det ved offentlige investeringer, der har deres indtægter; det kan blive meget camoufleret, som det f. eks. er på motor- og vejbeskatnings område, hvor man aldrig kan finde forbindelsen mere, men hvor den jo er der. Der er det så camoufleret, at man kan sige, det er forsvundet, medens det dér, hvor man sælger noget, billetter f. eks., og får penge for dem eller tager afgifter, som der har været tale om, for benyttelse af broerne, ligger klart på bordet, hvad det er, det drejer sig om.

Det er derfor, man må sige, at finansierings-spørgsmålet i sig selv ikke er vanskeligt, vel at mærke hvis der er tilstrækkeligt grundlag for at tro på den produktionskapacitet, man kan lægge op til, og på den rentabilitet, der foreligger på grundlag deraf. Så er grundlaget for så vidt i orden, og så behøver det ikke — og jeg ville mene, det var en lykkelig ting — at gå ind i den almindelige drøftelse af andre investeringer