

[Stæhr Johansen.]

varedistribution og for persontrafikken vil en sådan forbindelse være af meget stor betydning.

Et andet moment, som jeg gerne vil pege på, og som også er udførligt behandlet i den betænkning, som i 1968 blev afgivet af arbejdsudvalget, er spørgsmålet om de ændringer i oplandsgrænserne, som bevirkes af bygningen af en Store-Bæltsbro. Uden en sådan broforbindelse må vi belave os på, at erhvervslivet i den vestlige del af Danmark i stigende grad vil blive knyttet til Hamburg, der med sin gode havn og sine store industrikoncentrationer øver en mærkbar tiltrækning — et forhold, der ikke vil blive mindre betydningsfuldt, såfremt Danmarks ansøgning om optagelse i det europæiske fællesmarked imødekommes. Store-Bæltsbroen har således meget stor betydning for udviklingen og lokaliseringen inden for handel og industri, og vil man arbejde for, at Danmark i erhvervsmæssig henseende bliver et samlet hele, kommer man ikke uden om bygningen af en Store-Bæltsbro.

Det er på denne baggrund ikke mærkeligt, at vi fra konservativ side lægger megen vægt på, at denne forbindelse etableres. Med den seneste betænkning har vi fået teknikernes ord for, at det er muligt at bygge en sådan forbindelse, der på tilfredsstillende måde kan betjene såvel vejtrafikken som jernbanerne. For hele jernbanenettets fremtidige organisation spiller den faste forbindelse en særlig rolle.

Om Øresundsbroen vil jeg gerne tilføje, at jeg anser det for meget hensigtsmæssigt, at man også udarbejder planer for en Øresundsbro. En koncentrering af brobyggeri i Danmark vil i allerhøjeste grad bevirke, at der kan disponeres på længere sigt, og den erfaring og arbejdskraft, der står til rådighed — og her er jeg helt enig med hr. Horn — kan overføres fra det ene broarbejde til det andet, hvilket formentlig vil betyde en billigørelse. Jeg mener afgjort, at det vil tjene forbindelsen med Skandinavien bedst, hvis den første landfaste forbindelse bliver K—M linjen og ikke den af banerne ønskede H—H linje, som hr. Horn kalder for den sorte hest. Jeg kan nu principielt ikke lide sorte heste, og jeg håber stadig, at K—M forbindelsen er den pæneste af hestene. Jeg mener afgjort, at H—H linjen, som vel en-

gang bør komme, må noget længere tilbage i prioriteringen af de store trafikarbejder.

Som det også ved tidligere lejligheder er fremhævet, forbinder man med en bro i K—M linjen betydelige befolkningskoncentrationer på begge sider af Øresund og får derved mulighed for at skabe et kraftcenter, der omfatter det storkøbenhavnske område såvel som hele det sydsvenske område. Der til kommer naturligvis spørgsmålet om storlufthavnen på Saltholm, der vil blive til fordel for såvel Danmark som Sverige ved sin beliggenhed midt i Øresund.

Herefter er det naturligt at komme med en enkelt bemærkning om Saltholmprojektet, hvorom jeg gerne vil henvise til den beretning, som er afgivet den 28. november sidste år af det udvalg, der arbejdede med lufthavnsplanerne. Et stort flertal i dette udvalg fandt, at det efter de tilvejebragte oplysninger ville være velbegrunderet at vælge Saltholm ved placeringen af den nye storlufthavn. Det konservative folkeparti finder, at flertalsindstillingen fra udvalget peger på den rigtige løsning af dette spørgsmål, og mener i øvrigt, at man for at komme videre i forhandlingerne med Sverige snarest må vedtage en principbeslutning.

I det hele taget må vi jo forvente, at lufttrafikken vil vokse i omtrent samme tempo i de kommende år som siden 2. verdenskrig. Et område vil formentlig få en særlig stor ekspansion, nemlig indenrigsflyvningen. Det forudsætter naturligvis, at vi nærmere må overveje den bedste løsning for placeringen af provinsflyvepladserne. Der foreligger en betænkning om provinslufthavnene, en udmærket betænkning, og det forekommer mig, at man med den har fået et godt grundlag at arbejde videre på. Jeg vil i øvrigt sige, at jeg i store træk er enig med ministeren i hans betragtninger om indenrigsflyvningens fremtidige organisation.

I forbindelse med den voldsomme udvidelse af lufttrafikken er vi fra konservativ side enige i, at en udbygning af Kastrup lufthavn indtil videre er bydende nødvendig. Man bør dog ikke investere mere end højest nødvendigt i Kastrup, hvis man agter at bygge på Saltholm. Jeg skal i denne forbindelse særlig henvise til bemærkningerne til det fremsatte forslag til lov om udbygning af Kastrup lufthavn, hvori det bl. a.