

[A. Chr. Andersen.]

har været en 3-4 pct. Væksten er sket i jyske lufthavne. Af den samlede trafik på Kastrup er den mindste del lokal rutetrafik. Resten er transit- og charterflyvning, og en stor del af denne flyvning behøver jo ikke nødvendigvis at lande i eller udgå fra København. Det vil sige, at højst en tredjedel af de passagerer, der i dag passerer Kastrup, har behov for at komme der. Hvorfor så ikke lade en del af trafikken foregå fra andre lufthavne i Danmark?

Jeg vil f. eks. pege på udbygning af Billund-Vandel. Det ville kunne give en betydelig aflastning for Kastrup, og den kommer måske af sig selv trods den modstand, der er imod denne udvikling. Vi må huske på, at der bor trods alt flere mennesker vest for Store Bælt end øst for. Der bor f. eks. inden for en radius af 100 km fra Billund 1½ million mennesker. Lufthavnen ville her med den nødvendige udbygning også være et alternativ til den nye lufthavn, som vel kommer ved Kaltenkirchen 40 km nord for Hamburg. Denne lufthavn ville ellers tiltrække størstedelen af den trafik, der fra det sydligere Jylland skal længere ud i verden, hvilket allerede i høj grad sker i dag med den langt mindre og længere borte liggende lufthavn i Hamburg.

Ved at bruge brøkdelen af de foreslåede udgifter vest for Store Bælt ville man være med til at fjerne landets økonomiske slagside. Groft set er i virkeligheden kun København placeret afsides i relation til en mere almen dækning af landet, mens f. eks. netop Billund-Vandel-området ville være i nøje kontakt med Europa. Der ville kunne spares millionbeløb i investeringer, hvis man nøjedes med at udbygge Kastrup i takt med behovet og i øvrigt sørgede for at udbygge aflastningslufthavne i Jylland, hvad der også sikkerhedsmæssigt ville have stor betydning.

Jeg vil derfor stemme imod det foreliggende lovforslag om en lufthavn på Saltholm, men kan tiltræde, at begrænsningen af udbygningen af Københavns lufthavn ophæves, således at den stadig udbygges i takt med det behov, udviklingen måtte skabe, så Kastrup lufthavn stadig kan bevare status som en stor international lufthavn. Denne opfattelse deles som sagt af mange i min gruppe.

Robert Christensen: Når der her i dag behandles nogle meget store og vidtrækkende trafikproblemer, så er der en del af det, jeg ikke skal blande mig i, men der er også et problem, jeg gerne vil røre ved. Jeg har bemærket, at Saltholmlufthavnen, Øresundsbroen og en bro over Store Bælt skal komme samtidig, men alligevel sådan, at Storebæltsbroen skal komme først. Jeg får det indtryk, at det er, som om man vil sikre sig, at trafikken bliver vænnet til at køre over Store Bælt, inden den får nogle andre muligheder.

Nu er vi jo medlem af fællesmarkedet, og vi skal nok til at tænke noget europæisk. Jeg ved godt, at Sverige og Norge ikke er medlemmer af fællesmarkedet, men de har i hvert fald for deres industri fået eller er ved at få sådanne frihandelsaftaler, at vi må formode, at varetransporten fra Skandinavien til kontinentet vil stige en hel del i de kommende år. Derfor begriber jeg ikke rigtig, at vi ved dansk lovgivning vil tvinge denne varetransport over Fyn og Jylland. Sandheden om denne tunge transport er vel i virkeligheden den, at den ikke skaber øgede erhvervs muligheder undervejs. Den køber måske en smule brændstof. Erhvervschaufførerne lægger ikke mange penge undervejs, men de slider ret meget på vort vejnet, som jeg forstår vi stadig væk skal lade dem køre på uden afgifter. Derfor kan jeg ikke forstå, at vi ikke i dansk lovgivning er interesseret i at få den transittransport, der her vil komme igennem landet ad den kortest mulige vej. Derfor vil jeg gerne gøre opmærksom på, at der også kan blive tale om at bygge en bro over Fehmarnbælt, og så vidt jeg ved, vil vi være i stand til at få denne bro på samme måde som Øresundsbroen, at andre vil bygge den for os, uden at den betyder noget væsentligt ressourceindgreb i Danmark.

Jeg tror, man mange steder i landet har en helt falsk forestilling om, hvilke erhvervsudviklingsmuligheder der er ved disse trafikforbindelser, men skulle der nu alligevel følge en erhvervsudvikling med disse trafikforbindelser, er det mit indtryk, at man netop i øjeblikket har den største investeringsstigning i landsdelene Fyn og Sydjylland, nærmere betegnet i et trekantområde, vel netop fordi disse områder i øjeblikket har den fordel, at de kan hente deres vare-