

[Aras Larsen.]

trafikken kunne afvikles fra jyske lufthavne. Det er sikkert også rigtigt, at en del trafik kan afvikles fra jyske lufthavne, chartertrafik og måske før eller senere også en vis rutetrafik. Men man må nu tage i betragtning, at København ikke alene er Danmarks hovedstad, men hovedstaden i Norden, og at den har et trafikunderlag, som ikke bare er København og Sjælland, men det halve af Sverige også. Man må også forstå, at der via Københavns lufthavn sker transittrafik til og fra en række andre lufthavne i verden, f. eks. fra Amerika via København til mange andre destinationer i Europa. Det er også værd at tage med i betragtning. Man må altså ikke tro, at man bare kan flytte lidt trafik over i Jylland, og så er problemet løst for Københavns lufthavns vedkommende. Det er det ikke.

Det glæder mig, at trafikministeren er lidenskabsløs med hensyn til, hvilken løsning der skal komme på Store Bælt. Man skal altså ikke tage ministerens forslag alvorligere, end at han er parat til at forhandle også om andre løsninger på en fast forbindelse. Jeg har nærmest det indtryk, at ministeren vil bøje sig for et flertal i folketinget — ja, det er han selvfølgelig nødsaget til. Hvis det er den måde, han mener han skal ud af sin kattedpine på, giver jeg ikke så meget for det.

Hr. Stæhr Johansen var igen inde på tunnelanlægget under Store Bælt og gentog en påstand, som jeg allerede i mit første indlæg forsøgte at tilbagevise, nemlig den, at et tunnelanlæg ikke havde den kapacitet, som var nødvendig for at klare trafikafviklingen over Store Bælt. Det har det. Man kan læse sig til i rapporten, hvor stor en effektivitet det har; og at det mange, mange, mange år frem i tiden vil kunne løse dette problem, er der ingen tvivl om. Det har faktisk lige så stor en kapacitet som den kombinerede bane- og vejbro, man ellers vil lave, og når man har to anlæg, der kapacitetsmæssigt er lige store, synes jeg nu, man skulle foretrække den, som er 1,2 milliarder kr. billigere.

A. Chr. Andersen: Jeg skal ikke forlænge debatten ret meget. Jeg skal kun til den bemærkning, der kom fra trafikministeren og fra hr. Guldborg om at skifte mening si-

den sidst — det synes jeg for øvrigt hr. Bilgrav-Nielsen svarede meget godt på — sige, at det er noget, man jævnlig kommer ud for. Personlig har jeg ganske vist ikke skiftet mening med hensyn til Saltholm, men der er nogle, i hvert fald i denne side af salen, der har skiftet mening siden sidst. Det fremgik også af, hvad hr. Stæhr Johansen sagde om de konservative. Hvordan det er i den socialdemokratiske gruppe, ved vi ikke; det vil tiden vise, når afstemningen kommer. At man har lov til at skifte mening, vil også fremgå af det, vi skal behandle i morgen. Derfor skal jeg ikke komme mere ind på det her. Jeg kan dog lige nævne, at der i hvert fald er én, der er kendt som landsplanlægger, nemlig professor Humlum, som tidligere er gået meget, meget stærkt ind for Saltholm, men nu er bange for, at det er for sent. Det er jeg også bange for.

Nu sidst ville hr. Arne Larsen ligesom lægge mig i munden, at jeg vil bringe Kastrups niveau ned. Jeg sagde to gange, tror jeg, i mit første indlæg, at jeg gerne vil være med til at forsøge at bevare dens dominans som en stor international lufthavn. Jeg tror bare ikke, det kan lykkes — eller rettere sagt: jeg har mine tvivl om, hvorvidt den kan blive ved at være det. Charterflyvningen er jo begyndt at fordele sig mere ud over landet. Der var ca. 2,2 mill. charterpassagerer fra Kastrup i 1971. Fra Billund sidste år var der i hvert fald over 400.000, og fra andre lufthavne i Jylland ved jeg knap hvor meget. Efterhånden vil det nok udligne sig sådan, at halvdelen flyver fra Jylland eller Fyn og halvdelen herovre. Der vil også være en hel del forbindelser, som jeg sagde i mit første indlæg, der går direkte til udlandet uden at komme ned og fylde op i Kastrup. Vel kan størrelsen af maskinerne — og de bliver større og større — gøre, at man skal blive her lidt længere og samle sammen, før der flyves videre, og alt det er vi helt enige om, det vil vi prøve at bevare så meget, vi kan. Jeg siger bare, at udviklingen kan nemt gå, som jeg har antydnet, og man skal lade være med bevidst at hindre, at der kommer noget f. eks. til Jylland. Man har jo med visse former for takstpolitik ikke været særlig venlig over for de kommunale lufthavne, der har en anden takstpolitik end statslufthavne. Man har brugt monopolløven til at forhindre dem i at forhøje takster-