

[Ib Christensen.]

ført også af dette folketing, vil på sin højde beskæftige ca. 4.000, men der vil gå en del år dermed.

Dertil kommer, at beskæftigelseshensynet jo også har en anden relation, nemlig hensynet til erhvervslivet. Når vi, i en situation med rekordagtigt underskud på betalingsbalance og lånebesvær i udlandet, også skal ud til udlandet for at få finansieret denne Saltholmlufthavn, så skader det naturligvis vores samlede lånemuligheder. Det er uundgåeligt, og det vil også skade erhvervslivets lånemuligheder, og jeg gad vide, hvem der tror, at det vil gavne beskæftigelsen og erhvervslivets muligheder for at skaffe beskæftigelse. Det er næppe mange, tværtimod. Derfor er det en meget ensidig betragtning at hæfte sig ved, at dette her skulle være særlig beskæftigelsesfremmende.

Det gælder om samfundsøkonomisk set at tage ressourcerne som helhed i betragtning og ikke se så ensidigt på tingene, som tilhængerne af dette projekt efter min formening gør.

I 1969 viste de daværende prognoser fra embedsmandsudvalget, at man regnede med at nå op på 13 mill. passagerer i 1975. Nu har man nået de 8 mill. passagerer i 1974, så det vil altså sige, at her er endnu et vidnesbyrd om, at man har bygget på prognoser, der ikke viste sig at slå til. Derfor har man også bl. a. måttet korrigere på antallet af flyoperationer. Man har regnet med 283.000 operationer i 1985 fra Saltholm lufthavn. Nu bliver der tale om højst 233.000, fordi der er tale om større maskiner, større maskiner med færre tomme sæder, og det vil med andre ord sige, at behovet er skudt noget ud i fremtiden.

Vi ser nu, som også andre ordførere har været inde på, en stagnation i passagertallet. Man regnede med en stigning på 12 pct. om året, og hvad er så realiteten? Realiteten er, at charterpassagerernes antal er faldet med 12,5 pct. fra første halvår i fjor til første halvår i år, og at rutepassagerernes antal er faldet med 1,5 pct.

Jeg advarer imod at tro, at dette kun er et forbigående fænomen, en almindelig afmatning i øjeblikket.oliepriserne er steget til det tredobbelte i løbet af ganske kort tid, og der er ingen grund til at tro, at de vil falde; tværtimod, der er grund til at tro, at de vil stige yderligere. Det er et permanent ressourceproblem, vi står over for også her. Derfor er det meget letsindigt, hvis man går ud fra, at dette er et midlertidigt tilbageslag, der ikke spiller nogen større rolle i den samlede sammenhæng. Vi må regne med i de kommende år, i 1970'erne, 1980'erne, en væsentligt mere afdæmpet økonomisk vækst end den, vi kendte i 1960'erne. Alle disse forhold bør man tage i betragtning, når man skal afgøre disse ting.

Det, der videre er et politisk spørgsmål, er, om det kan være Danmarks ambition eller en prestigesag for Danmark nødvendigvis at besidde Europas sjette største storlufthavn og Nordeuropas største transitlufthavn. Det kan det efter vores mening alt taget i betragtning ikke. Den norske trafikminister udtalte sig forleden til dagbladet Børsen på en meget åbenhjertig måde om disse ting og antydede direkte, at Norge da satsede på, at Danmark også fremtidig vil dække en stor del af den interkontinentale flypassagertrafik til Norge. Altså, man lader simpelt hen Danmark om at finansiere dette. Det vil i og for sig undre mig meget, om der ikke også bag de svenske overvejelser ligger dette, at man ved at binde Danmark til at lave denne storlufthavn, som i og for sig ikke skulle være en særlig svensk interesse, måske kunne spare på udbygning af de svenske lufthavne, inklusive Sturup og andre.

Dertil kommer, at tyskerne jo har planlagt en lufthavn i Kaltenkirchen 30 km nord for Hamburg, kun en times kørsel fra Kruså. For mange i Jylland vil det være betydelig nemmere, hurtigere og formentlig også billigere at bruge denne. Dertil kommer, at befolkningsgrundlaget jo er væsentligt større i Nordtyskland — det er et tæt befolket område — end det er hos os med 5 mill. indbyggere.