

[Dohrmann]

Storebælt kom. Og så hører vi minsandten den konservative ordfører stå heroppe og gøre sig til talsmand for, at der skal bruges en masse penge på at forbedre forholdene i Indenrigsgården i Kastrup.

Efter min bedste mening er det misbrug af penge, det er fuldstændig uovervejnet. De fleste af de passagerer, der rejser, rejser vel gratis, forstået på den måde, at det offentlige betaler, og de få private, der tager sig sammen til at få spinket og sparet sammen til at købe de dyre billetter, er jeg helt sikker på gerne vil nøjes med de vilkår, der er i lufthavnen i dag, hvis de vel at mærke undgår, at billetpriserne stiger.

Jeg synes, det er en fatal misforståelse, at man kan stå og sige, at nu skal vi i gang med en stor udbygning af Indenrigsgården i Kastrup, samtidig med at vi ved, at passagerantallet vil falde.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jamen jeg vil gerne belære hr. Dohrmann én gang til.

Luftrafikken har i perioden 1983-1986 været konstant stigende. Hvis denne stigningstakt fortsætter, vil det være direkte ødelæggende for Københavns Lufthavns renommé, hvis forholdene ikke ændres. Vi har 7-8 år, inden Storebæltsforbindelsen står færdig, og i denne periode skal de gæster, der kommer fra Jylland eller skal videre til Jylland, også have en ordentlig betjening.

Selv om vi regner med en 20 pct.s nedgang i flytrafikken mellem provinsen og København, når Storebæltsforbindelsen står færdig, kommer vi, hvis den udvikling, der har været i luftrafikken indenlands, bare fortsætter en lille smule, til at ligge på et højere niveau end i dag. Det er uanset - som hr. Dohrmann peger på - om luftrafikken fra Fyn ikke bliver særlig stor, muligvis fra Sønderjylland ikke så stor, fra Billund Lufthavn ikke så stor. Man kan lave en prognose. Uanset dette vil det være en god investering, ikke alene for de 7-8 år, der kommer, men også for tiden derefter.

Jeg tror, at der bliver brug for en lufthavn, der er endnu større end den, vi har. Både hr. Dohrmann og jeg har været ovre at se i USA, hvor galt det kan være, når lufthavne er for små, og det vil vi ikke risikere her.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er blot for lige at få ministeren til på et eller andet tidspunkt at forklare, hvor han har de 20 pct. fra som den eneste nedgang, man får. Jeg mener, alle beregninger over, hvad der vil ske, viser, at enhver form for almindelig trafik, altså den dér Business Class-trafik mellem København og provinsen, måske bortset fra Ålborg, stort set vil blive spist af den faste jernbaneforbindelse. Jeg vil gerne vide, om det er, fordi man har så stærke tal for fødekædeforbindelser, at man nu planlægger den absurde udvidelse, som selvfølgelig igen kommer i folketingsmedlemmernes synsfelt, fordi det er det eneste, de ser af trafiksystemet i dette land.

Helge Sander (V):

Indledningsvis vil jeg gerne takke ministeren for redegørelsen. Uanset hvordan redegørelsen bedømmes, er det 6-8 meget spændende år, vi står over for på det trafikpolitiske område.

Noget af det meget væsentlige er Øresundsforbindelsen. Når jeg nævner den allerførst, er det, fordi jeg blev animeret af den socialdemokratiske førsteordfører, hr. J. K. Hansen, der nævnte Øresundsforbindelsen og sagde, at den var der ikke særlig meget kød på, idet man var i gang med at lave en undersøgelse. Jamen, hr. J. K. Hansen, den undersøgelse bliver formentlig lavet således, at man er i stand til at komme videre. Det er det, der er hele ideen med det.

Det hænger sammen med, at der måske ikke foreligger så fiks og færdig en plan, som man vil komme med fra Socialdemokratiets side, oppositionen i dag. Det kan der ikke gøre, for der sker hele tiden en udvikling. Der er også økonomien at tage hensyn til, som vi allerede har hørt. Det kan vi ikke komme uden om. Derfor må man hele tiden afpasse det efter dels behovet, dels selvfølgelig de muligheder, der er.

Men det ændrer ikke ved, at vi også føler, at Øresundsforbindelsen er en fantastisk vigtig del af en helhed, som vi gerne vil arbejde for på det trafikpolitiske område. Her tænker jeg selvfølgelig ikke mindst på den balance, som ligger i hele Storebæltsaftalen, som er blevet indgået: at vi ikke alene får en forbindelse over Storebælt, men også har to mulig-