

[Poul Møller.]

tilfældige placering af Københavns Lufthavn, der fandt sted på en mark på Amager for et par menneskealdre siden. Der er sidst sket store ekspropriationer i forbindelse med en udvidelse af lufthavnen forrige år og atter i år. Det har dog kun ramt enkelte, og for så vidt angår ekspropriationerne, har man jo kunnet betale erstatninger herfor efter grundlovens bestemmelser. Men lyden har været en stigende gene for Amagers befolkning. Den voksende trafik har i sig selv medført, at det er blevet mere og mere ubehageligt at bo i nærheden af lufthavnen, og motorprøvestanden har generet Dragør Nordstrands befolkning stærkt.

Alt dette er imidlertid kun for lidet at regne i forhold til den støjplage, der vil opstå, når nu jetpassagertrafikken holder sit indtog. Der er ingen tvivl om, at denne trafik vil medføre meget store ulemper for en meget stor gruppe af Amagers befolkning.

Professor Fritz Ingerslev, leder af Lydteknisk Laboratorium, har foretaget nogle interessante målinger og på grundlag heraf i et interview af 10. maj 1959 i tidsskriftet Ingeniør- og Bygningsvæsen fremsat forskellige bemærkninger, som jeg beder om den højtærede formands tilladelse til at citere. Professoren siger om Kastrup Lufthavn:

„... med startbanen mod nordvest vil Kastrups problem blive større end i nogen anden større lufthavn, der skal have jettrafik.“

På spørgsmålet, om man har foretaget lydmålinger, siger han videre:

„Endnu kun med Caravellen“ — det er den, der flyver planmæssigt nu fra 15. maj — „på 150 meters afstand frembragte den ved starten en støj, der svarer til 135 decibel, og det er så meget, at støjen næsten presser én i brystet.“

Videre hedder det:

„Vi ved endnu ikke, hvor larmende DC-7'erne og Boeing 707 vil være, men vi frygter det værste.“

Og så:

„Ser man på fartplanen, afgår der mellem kl. 22 og 22<sup>30</sup> hver aften 10 store maskiner, og 4 af dem vil være transatlantiske og derfor jetdrevne. Skal de alle ind over Amager, vil det blive umuligt at sove, og det er jo sengetid for de fleste børn. Vi ved heller ikke, hvordan fartplanerne bliver, nu trafikken bliver hurtigere. Vil maskinerne komme ned midt om natten og starte kort tid efter? Selv specialkonstruerede ørepropper hjælper ikke, og hvem bryder sig om at gå med dem, når man er hjemme?“

Det er ikke mærkeligt, at disse udtalelser af denne formentlig største støjekspert, vi har her i landet, har skræmt Amagers befolkning og især de mange, der bor i nærheden af lufthavnen, i Tårnby kommune. Vi ved, der kan være forskellige muligheder for at dæmpe denne støj. Om de tekniske ved vi ikke ret meget, men der må vel også foreligge tekniske muligheder — og det må der arbejdes med — for at indføre støjdæmpende foranstaltninger i selve flyve-maskinernes motorer.

Dernæst er der trafikregulerende muligheder, og dér er det bl. a. jeg vil spørge den højtærede trafikminister, om han er villig til at gennemføre sådanne trafikregulerende foranstaltninger, for så vidt angår Kastrup Lufthavn, at der kommer start- og landingsforbud i nattetimerne, således som man har måttet gennemføre det i London, og at man kun må bruge de startbaner, der fører ud mod Øresund, hvorved den værste støj kan undgås.

Endelig er der spørgsmålet om at undersøge problemet om erstatning til de mennesker, der må fraflytte hjemmet eller se grundpriserne falde som følge af lufthavnens ny trafikudvikling. Det må vel være et nabo-retligt problem. Ingen vil acceptere, at en privat fabrikindustri generer naboen, uden at der enten bliver tale om nedrivning af den pågældende fabrikkvirksomhed eller om at betale erstatning til naboerne. Derfor mener jeg, det må være på tide, at man nu fra statens og trafikministeriets side gør sig