

[Stæhr Johansen.]

fragtflyvningerne vil få en større og større betydning. Det vil altså sige, at lufthavnens udnyttelse, der i øjeblikket i virkeligheden er større, end dens kapacitet er beregnet til, vil vokse yderligere; man ved jo, at prognosen for stigningen er på 10 pct. om året, og de amerikanske eksperter, man har haft til at se på den nye storlufthavn, vi skal have, mener endda, at disse tal er for små. Også SAS-direktør Karl Nilssons udtalelser i Berlingske Tidende i dag giver udtryk for, at mange flere mennesker vil komme til at flyve i de kommende år end nogen sinde før, ligesom rejserne qua de store maskintyper vil blive billigere. Hele det talmateriale og alle de prognoser, der er til rådighed, viser, at selv om man meget hurtigt vedtager en storlufthavn, er det nødvendigt, at man udbygger Kastrup. Jeg har også forstået, at den parallelbane, som man vil bygge, vil være i stand til at tage en trafikforøgelse på omkring 70 pct., og det betyder altså, at vi er dækket ind i nogle år, op til omkring 1975-76, hvor der er mulighed for, at de første baner på en ny storlufthavn er færdige, hvis det altså bliver Saltholm, som der jo ved trafikdebatten forleden dag var en overvældende stemning for. Der vil altså være en mulighed for, at man kan løse problemerne nogenlunde, selv om jeg er sikker på, at vi går ind i nogle meget vanskelige passager i det kommende par år, hvor Kastrup ikke har evnen til at tage den store stigning i trafikken.

Det er uhyre mange penge, det koster, og når man ved, at der kan spares ca. 200 mill. kr., hvis man vil være i stand til at få en ny storlufthavn åbnet omkring 1975-76, så tror jeg nok, at man i det udvalg, som jeg går ud fra bliver nedsat, sammen med ministeren meget stærkt må overveje tempoet i arbejdet herinde for at få fastlagt, hvordan lufthavnsudvidelserne skal være. Jeg tror, det er meget betydningsfuldt, at man får opstillet en plan, og at man meget hurtigt finder frem til, hvad man ønsker at gøre. Men jeg skal ikke gentage debatten fra i torsdags. Jeg kan kun sige, at mit parti er velvilligt indstillet over for lovforslaget og dets hurtige gennemførelse.

Holmberg: For de mere udenforstående kan det måske se lidt mærkeligt ud, at efter

at der er afgivet beretning vedrørende en ny storlufthavn på Saltholm, som altså et stort flertal går ind for, med de kæmpemæssige investeringer, som det virkelig drejer sig om, flere milliarder kr., kommer nu ministeren med forslag om udvidelse af Kastrup lufthavn, den Kastrup lufthavn, som vi forventer bliver nedlagt. Det er i øvrigt ret store udvidelser, det drejer sig om, en beløbsramme foreløbig på ca. 350 mill. kr. Det kan måske, som man anfører, lyde lidt mærkeligt, men jeg skal alligevel anbefale lovforslaget og kort begrunde min anbefaling.

De prognoser, vi indtil nu har haft at arbejde med for udviklingen inden for flyvningen, har jo egentlig vist sig at være forkerte. Det er på ingen måde nogen bebrejdelse, for det har samtlige prognoser over hele verden været. Flyvningen har nemlig taget opsving, som ingen havde tænkt sig muligheden af bare for nogle år siden. Vi kan altså konstatere, at prognoserne stort set har været forkerte, hvad passagerantal angår, og noget lignende gør sig gældende, hvad angår godstrafikken. Jeg vil lige kort til orientering her nævne, at passagerantallet, hvis det blot stiger 10 pct., i 1980 vil udgøre 21 millioner i stedet for de tidligere beregnede ca. 13 millioner. At det så bliver nødvendigt med drastiske foranstaltninger, endda ret hurtigt, behøver i og for sig ingen særlig, nærmere motivering.

Ministeren anfører, at det eksisterende banesystem på Kastrup allerede er fuldt udnyttet, og at der allerede sidste sommer, i 1968, har været vanskeligheder forbundet med en bare nogenlunde tilfredsstillende afvikling. Ja, det tør antydes. Det er vi mange der efterhånden har stiftet bekendskab med. Det kan ikke være særlig tilfredsstillende for nogen af parterne, hverken for flyveselskaberne eller lufthavnen eller passagererne, at vi ofte, hvor der er en flyvetid på ca. 25 minutter indenrigs, må vente op til tre kvarter, inden vi får lov til at starte. Som jeg nævnte, kan det være ubehageligt for passagererne, men det er også alt for dyrt. Det passer faktisk meget, meget dårligt sammen. Nu ved vi jo godt, at der er visse tider, hvor det er værst med afviklingen, det anføres i bemærkningerne, nemlig kl. 8-10, kl. 13-14 og endvidere kl. 16-18, og ved for-