

[Aksel Larsen.]

Billund, at de er sejlet langt agterud af svenskerne, for da vi forleden havde trafikudvalgsmøde i Stockholm, kunne vi læse på forsiden af Dagens Nyheter, at svenske sagkyndige havde fundet ud af, at Nordens storlufthavn burde ligge i Lapmarken. Det var sådan en central placering, for den var nærmere ved nordpolen, så når man skulle flyve til Japan, var der kortere vej. Det skal jeg ingenlunde bestride. Jeg ved ikke, hvor mange af de fåtallige beboere i Lapmarken der skal til Japan med fly, men jeg kunne altså tænke mig, at der var lidt flere, der skulle det fra København eller fra andre steder i Europa.

Nå, vi lader det være godt med det dér, og så må jeg kun have lov at sige til hr. Bilgrav-Nielsen igen — jeg må jo beskæftige mig særligt med ham, da han har et særstandpunkt i udvalget og blandt ordførerne her — når han taler om, at der er partier, der ikke vil have denne sag ordentligt undersøgt, at denne sag er undersøgt i mange år. Man vil altid i sådanne sager og sådanne spørgsmål kunne kræve nye undersøgelser og sige: der kommer nyt materiale frem. Men hvis man altid skal afvente det, vil man aldrig nogen sinde nå at fatte nogen beslutning.

Derpå pukker han på eksperter, som skal have givet grund til betænkeligheder, og han henviser i særlig grad til den såkaldte embedsmandsgruppes beregninger. Det er jo den embedsmandsgruppe, han i sine almindelige daglige taler og i sine artikler i Politiken udnævner til eksperter, og så er der jo folk, der bliver meget imponeret over, at eksperterne har sagt sådan og sådan. Det er vist nødvendigt at gøre opmærksom på, at denne embedsmandsgruppe består af 4 mand, hvoraf den ene har forstand på luftfart og de 3 har forstand på økonomi.

Jeg tror nok, at hvis man skal beregne lufthavnens økonomi og deres samfundsmæssige betydning, skal man også have forstand på luftfart, og man kan ikke gøre det blot ved at have forstand på økonomi. Det er ikke for at sige noget nedsættende om de pågældende embedsmænd, men det skal man tage i betragtning.

Så vil jeg tillade mig, uden i øvrigt at gå ind på deres rapport, bare at nævne et par ting, der bevirker, at man bliver noget skep-

tisk, og som vi skal diskutere med de pågældende embedsmænd. De siger f. eks., at fra Malmø vil der være 20 minutters længere køretid til Sydamerger end til Saltholm, og det kan da ikke nedsætte trafikken på en lufthavn på Sydamerger. Ja, undskyld, men det er måske de 20 minutter, der er afgørende. Svenskerne planlægger at bygge en skånsk lufthavn ved Sturup, ca. 30 km øst for Malmø. Hvis svenskerne skal køre 20 minutter længere for at komme til den danske storlufthavn, så tror jeg nok, de foretrækker at køre til Sturup. Så det er ganske rigtigt, hvad man har beregnet fra ministeriets side, at passagertallet vil blive lavere på Sydamerger end på Saltholm.

Dernæst siger de, at det kan jo ikke nytte noget, og det kan ikke lette trafikken gennem den indre by, at man bygger Bomløbsforbindelsen, som der tales om, altså den helt rigtige lineære forbindelse mellem de veje, der fører til det, vi kalder Nordsjælland, og ud til Amager. Det kan ikke nytte noget, for den trafik, der kommer fra en Saltholmlufthavn og vælger Bomløbsforbindelsen til København, kan ikke komme længere end til Trianglen. Nu er man i færd med at udbygge Lyngbyvejen til 10 kørebaner, og det ser altså ud, som disse eksperter mener, at når Lyngbyvejen er udvidet til 10 kørebaner, og når Bomløbsforbindelsen er bygget, skal det forbydes trafikken fra Amager at køre længere end til Trianglen. Jeg tror ikke, man disponerer sådan i praksis. Jeg har måttet sige dette her, og jeg agter også at sige det til eksperterne, når vi holder møde med dem i lufthavnsudvalget.

Ja, så vil jeg samtidig sige, at hvis man vil se på det som et spørgsmål om en fornuftig planlægning for hele hovedstadsregionen, må man tage hensyn til, at hvis man vælger at placere storlufthavnen på Saltholm, som er ubebygget — ja, der bor, så vidt jeg ved, 14 mennesker i øjeblikket — så får man frigtort meget store dele af Amager, som nu er ubebyggede, og som man ikke tør bebygge, før det er afgjort, hvor lufthavnen skal være. Så får man hele det inddæmmede areal, som tidligere har været brugt af militæret, til rådighed. Så kan man inddæmme hele Kalvebodsarealet, og så får man kolossale byggegrunde til rådighed og får langt lettere ved at få trafikforbindelser fra Sjælland over til Amager og for-