

ger i Kastrup, når disse må karakteriseres som uomgængeligt nødvendige for at opfylde det mål, som ovenfor er angivet. En nøje, konkret, aktuel vurdering vil blive foretaget, før enkeltbeslutninger træffes.

Når lov nr. 262 af 9. juni 1971 om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn er ophævet, kan de bygge- og anlægsarbejder, som der er bevillingsmæssigt grundlag for at udføre, for så vidt iværksættes uden særlig lov. Imidlertid må enkelte foranstaltninger forventes at blive af en sådan karakter, at det vil være rigtigt at anvende lovgivningsvejen.“

Under udvalgsbehandlingen har man drøftet spørgsmålet om fuglekollisionsproblemet for en lufthavn med Saltholms beliggenhed, et spørgsmål, der er behandlet i betænkningen om Københavns lufthavns fremtid. Udvalget har i denne forbindelse søgt oplyst, om der findes materiale, der specielt behandler problemet ved lufthavne beliggende ved havet, og man har fra ministeren modtaget en engelsk statistik, der sondrer mellem lufthavns beliggenhed ved kyst og inde i landet.

Der foreligger ikke dansk materiale, der er sammenligneligt med de engelske tal, og medlemmer af udvalget har derfor rejst spørgsmål om det ønskelige i, at der etableres en sådan statistik, der kunne give et klart indtryk af fuglekollisionsrisikoen omfang i forhold til risikoen i andre lande.

Udvalget har umiddelbart forinden betænkningens afgivelse fra ministeren modtaget udkast til overenskomster mellem Danmark og Sverige om henholdsvis faste forbindelser over Øresund og om lufttrafik-tjeneste m.m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm.

I et samråd med ministeren har man drøftet nogle af overenskomsternes artikler.

Udvalget har taget til efterretning, at aftalen om faste forbindelser over Øresund tager sit udgangspunkt i de foreliggende 2 lovforslag, og ministeren har oplyst, at dette betyder, at overenskomsten skal genforhandles, såfremt lovforslagene ikke gennemføres.

Med hensyn til overenskomsten om luft- rummet har ministeren tilkendegivet, at de støjbestemmelser, der er indført for dansk beflyvning af svensk luftrum, er i overensstemmelse med de forudsætninger, hvorpå nærværende lovforslag bygger, således at den

forudsatte kapacitetsudnyttelse af Saltholmlufthavnen opnås.

Et *flertal* (socialdemokratiets og socialistiske folkepartis medlemmer af udvalget, venstres medlemmer af udvalget med undtagelse af Johan Philipsen samt Stæhr Johansen) finder, at lovforslaget ligger i naturlig forlængelse af tidligere vedtagelser i folketinget, nemlig loven fra 1969 om bemyndigelse til udarbejdelse af en plan for etapevis gennemførelse af en ny storlufthavn på Saltholm, loven fra 1970 om Københavns lufthavns- væsen, som pålægger lufthavnsvæsenet at forestå gennemførelsen af lufthavnsanlægget på Saltholm, og endelig loven af 1971 om stop for yderligere udbygning af lufthavnen i Kastrup.

Det vil efter flertallets opfattelse være miljømæssigt uforsvarligt på ubegrænset tid at fortsætte udbygningen af en lufthavn på Amager. Da kapaciteten for den nuværende lufthavn imidlertid vil være opbrugt allerede i 1985, vil alternativet være, at Københavns lufthavns vækst må standses og udviklingen låses fast. Herved vil en virksomhed med høj produktivitet og en af landets største arbejdspladser blive afskåret fra at udnytte naturlige ekspansionsmuligheder, hvilket ville være til skade ikke alene for Danmark, men for hele Norden.

Da en lufthavn på Saltholm efter de foretagne beregninger må påregnes at opnå fuld omkostningsdækning på sit årsregnskab allerede i løbet af de første 5 år af sin benyttelsestid, og da der er tale om en virksomhed med en høj samfundsmæssig rentabilitet, finder flertallet det rimeligt, at den del af anlægskapitalen, der ikke tilvejebringes via driftsoverskuddet fra Kastrup lufthavn, til sin tid fremskaffes ved optagelse af inden- eller udenlandske lån.

*Flertallet* indstiller herefter lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (det konservative folkepartis medlemmer af udvalget med undtagelse af Stæhr Johansen, det radikale venstres medlemmer af udvalget samt Johan Philipsen) finder, at Storebæltsforbindelsen er den mest påtrængende trafikpolitiske opgave i de kommende år. Anlæg af en sådan forbindelse stiller imidlertid så store krav til