

[Støhr Jøhansen.]

undersøges, om der kan skaffes den fornødne rådighed over svensk luftrum, ligesom der kan være problemer i forholdet til svenske lufthavne og svenske militære anlæg. Planerne for den faste forbindelse i K-M—linjen synes ikke helt færdige, og heller ikke støjproblemerne er færdigforhandlet med svenskerne.

Det følger af disse betragtninger, at anlægsstoppet for Kastrup må ophæves, hvis denne lufthavn skal følge med udviklingen, og det er der også peget på i vort forslag til folketingsbeslutning.

Jeg har her nævnt nogle af de betragtninger af mere betænkelig og negativ art, der har været fremme inden for mit parti, men naturligvis vil jeg her også gerne understrege, at jeg selv og andre i mit parti derimod er enige om, at hvis man vejer de negative sider og de positive sider ved Saltholm, så hælder vægtskålen ned til fordel for de positive sider.

Den opfattelse, som vi fremfører, er, at vi mener, der er gode argumenter for at bygge en ny storlufthavn på Saltholm, hvilket da også har været det tidligere folketingsflertals hensigt. Dette fremgår af loven om Københavns lufthavnsvæsen, hvor en bygherreorganisation blev etableret, og af principbeslutningen af 1969 om, at en fremtidig lufthavn skulle placeres på Saltholm. Loven om anlægsstop i Kastrup havde også Saltholmlufthavnen som baggrund. Saltholm har efter min mening en enestående god beliggenhed for en lufthavn, fordi den er en ø beliggende midt i det kraftcenter, Øresundsregionen udgør. Man er fri for det problem, der plager næsten alle lufthavne, nemlig at byen vokser ind på lufthavnen med deraf følgende klager over støjen og forureningen fra flymotorernes udstødning. Saltholm ligger nærmere storbyens centrum, end tilfældet er med lufthavne ved andre storbyer, og med den kommende faste forbindelse bliver tilgangssystemet fra begge sider af Sundet tilvejbragt uden anlægsomkostninger for Danmark.

Jeg synes endvidere, at der er fremført tal, der viser, at det er betænkeligt at lade Kastrup prøve at klare fremtidens trafik, og jeg vil være endnu mere betænkelig, hvis udviklingen medfører, at lufthavnen taber trafik. Om dette sidste vil jeg gerne anføre,

at Kastrup Lufthavn er landets største erhvervsvirksomhed med godt 10.000 ansatte, at Kastrup er en givtig forretning for landet med nettooverskud på betydelig over 50 mill. kr. årligt, at $\frac{2}{3}$ af indtjeningen sker i fremmed valuta, og at Kastrup er basislufthavn for SAS, der er et luftfartsselskab, som er langt større, end de skandinaviske lande har befolkningsmæssig baggrund for. SAS er en stor eksportvirksomhed, der har betydning for erhvervslivet i hele Skandinavien, fordi det betyder gode og bekvemme forbindelser til alle dele af verden.

I gamle dage sagde man om søfarten, at handelen følger flaget. Mon ikke det samme gælder for de luftbårne flag? Kastrup har gjort Danmark til en international korsvej, hvor folk og varer fra alle nationer mødes. For turismen er lufthavnen meget værdifuld, og det er betydelige summer, turisterne lægger i Danmark. Man kan være sikker på, at det er store værdier, der slås i stykker, hvis man ikke sikrer, at det, der er bygget op i og omkring lufthavnen i hovedstadsområdet, kan fortsætte at udvikle sig. Efter prognoserne drejer det sig omkring 1980 om 20 mill. passagerer årligt, 760.000 t gods, der passerer lufthavnen, hvor 19.000 mennesker vil være beskæftiget, og hvor der skal afvikles 283.000 operationer årligt. En udbygning af Kastrup til sådanne dimensioner rummer en fare for miljøet, ikke alene på Amager, men i store dele af den tætbyggede hovedstad. Dyre ekspropriationer af boligbebyggelser vil blive nødvendige, og de muligheder, der foreligger for i stedet at udbygge disse velbeliggende arealer, forskertses. Det er af betydning at få en endelig beslutning af lufthavnsspørgsmålet, hvis vi vil bevare den gode position, der er opbygget, og som konkurrenter med Hamburg i spidsen er mere end villige til at overtage fra os. Der er også et hensyn at tage til planlægningen i det storkøbenhavnske område, som på mange måder er forsinket eller sat i stå i venten på sikre holdepunkter i lufthavnsspørgsmålet. Jeg er af den opfattelse, at storlufthavnen er af afgørende betydning for erhvervslivet og hele udviklingen i hovedstadsområdet. Det er landets vigtigste kraftcenter, som netop derfor er i stand til at bidrage med store beløb til det øvrige land over statskatterne og den kommunale udligning. Det er sandsynlig-