

## [Bilgrav-Nielsen.]

tiltrækningskraft på publikum, navnlig da fra svensk side, hvis det skulle blive et krav.

I programplanen, som forslaget bygger på, regner man altså med 50 pct.s kollektiv trafikbetjening ved åbningen i 1985, og det gør man ud fra den betragtning, at det nok ikke er rimeligt at regne med, at der i Københavnsrådet og på Amager er anlagt et så stort antal motorgader, at man kan afvikle trafikken individuelt. Det, man må regne med som en realistisk udformning af motorgadenettet i og ved København, er, at der bliver anlagt en Godsbanering i 6 spor, ført helt over havnen og Amager til Amagers østkyst, at der bliver anlagt en Søring, også ført helt over til Amagers østkyst, og at der bliver anlagt en Bomløbsforbindelse — de, der har været med i trafikudvalget, ved, hvad det er for en — der måske bliver dobbelt så dyr som Søringen. Det er, hvad man regner for realistiske motorgader i København, og når man ikke kan regne med mere, må man satse på 50 pct.s kollektiv trafikbetjening af lufthavnen. Ja men så var der vel grund til for trafikministeren at overveje, om det er realistisk med disse motorgader. I morgen kommer vi jo til den sag, og der er nok enighed om, at visse af de motorgader, der har været planlagt, ikke skal gennemføres. Det bliver derfor et spørgsmål, om der overhovedet i programplanen og den forestilling, man havde om trafikbetjeningen her, er et grundlag for at fremsætte et lovforslag allerede nu.

Lovforslaget om Saltholm er det første af to, og man må jo sige: det mindst interessante af de to. Der mangler nemlig, som der står i fremsættelsen, et forslag om finansieringsform og plan for lufthavnen som forudsat i loven om lufthavnsvæsen. Det er korrekt, der skulle være en finansieringsplan. Den savner vi altså nu. Den må komme senere, siger ministeren; det er da betryggende, og det er også nødvendigt, for at vi kan komme igennem, hvis man skal igennem med noget. Det væsentlige ved denne sag må være denne finansieringsplan, som vi ikke har endnu, for at vi kan se, om der overhovedet er plads til projektet i investeringerne, og det må da også være nødvendigt for ministeren og folketinget, før man tager stilling til dette første lovforslag, før man går i gang med ekspropriation på Saltholm,

at vide, om den finansieringsplan, der kan tilvejebringes, er acceptabel. Der er derfor god grund til — det vil jeg gerne sige i forlængelse af, hvad jeg allerede har sagt — at slutte op om den henstilling, der kom fra hr. Stæhr Johansen om, at vi skiller disse to forslag fra hinanden og nu interesserer os for det, der er realisabelt, for det, der er mulighed for at arbejde med overhovedet, nemlig den faste forbindelse over Store Bælt.

Der er i øvrigt det at sige, at forslaget om Saltholm lufthavn jo bygger på en række forudsætninger, som endnu ikke er skabt, en række forudsætninger, der er opremset på side 3 i bemærkningerne til forslaget, alt sammen omhandlende ting, der skal forhandles med svenskerne, og som svenskerne skal give tilsagn om. Altså en slags håndfæstning til svenskerne, som bl. a. går ud på, at man ikke fra svensk side på noget tidspunkt efter lufthavnens etablering vil stille krav om restriktioner, f. eks. under hensyn til den støj, der måtte udvikle sig. Jeg tror, det er letsindigt, hvis folketinget træffer beslutninger af nogen art, før disse spørgsmål er tilfredstillende belyst.

Det ligger altså klart, at vi mener, vi må skille disse anlæg, og at vi mener, det er Storebæltsforbindelsen, vi må interessere os for, al den stund den ligger klarest og bedst belyst. Jeg er enig i, hvad der har været sagt om, at det er en meget sikker væstering. Der ligger altså klart en prioritering i, hvad vi her har givet udtryk for.

Det næste, jeg skal sige, er, at vi også mener, vi må ophæve den stoplov, som gælder i Kastrup. De, der erindrer de omstændigheder, hvorunder denne stoplov blev til, har ikke svært ved at finde de argumenter, der skal til for at lade den ophæve. Det skal sådan set være de eneste bemærkninger herom, jeg gør i denne omgang, idet jeg dog vil sige, at vi ikke ved at ophæve stoploven i Kastrup har sagt ja til enhver investering i Kastrup. Det er indlysende, at vi må se kritisk på de forslag, der måtte komme om nyinvesteringer i Kastrup. Det er klart, der er støjmæssige hensyn, der skal tages i Kastrup, men her er jeg enig med hr. Guldberg, når han stiller sig tvivlende over for, om det er nødvendigt, at vi skal have parallelbaner i vor lufthavn i Københavnsområdet. Noget af det, der giver støjproblemerne, er jo tværbane 12-30. Kunne vi undgå at bygge