

[Rohrsted.]

var visse paralleller mellem Kastrups placering op ad beboet område og Chicagolufthavnens placering.

Som konklusion synes jeg man må slå fast, at miljømæssigt er Kastrup lufthavn, med den placering den har nu, en gøgeunge placeret midt i en rede, hvor den ikke hører hjemme, og det bliver ikke bedre, det kender man jo fra naturhistorien, hvis gøgeungen får lov at vokse sig yderligere stor.

Det har været sagt i denne debat om miljøet, at man kan jo bare ekspropriere noget mere omkring den nuværende lufthavn. Jeg vil gerne understrege igen, at Kastrup lufthavn er ikke i stand til, selv ikke med meget betydelige ekspropriationer, at klare trafikudviklingen længere end til omkring 1985. Et andet synspunkt, jeg gerne vil understrege, er, at der er jo tale om nye boligområder, institutionsbyggeri af høj kvalitet, parcelhusområder m. v., som vil komme inden for en sådan eventuel yderligere ekspropriation i det område, hvor lufthavnen i dag befinder sig. Lad mig bare nævne, at der i bane 12-30's indflyvningsretning ligger to skoler, et nyt gymnasium, et nyt plejehjem, bibliotek, rådhus, politistation, og dertil kommer boligkarreer og parcelhuse af en meget høj kvalitet. Det vil koste betydelige summer.

Endelig må jeg tilføje: jeg er konservativ, og jeg er ikke særlig begejstret for tanken om store ekspropriationer i det hele taget; det kan vel ingen fortænke mig i.

Jeg vil gerne slutte med at sige, at ud over disse bemærkninger om miljøet er der selvfølgelig hele den økonomiske side, og dér vil jeg gerne erklære mig enig med mit partis ordfører, hr. Stæhr Johansen, i hans personlige bemærkninger om Saltholm. Jeg vil blot understrege, at der er tale om landets største arbejdsplads, det er sagt tidligere i dag. Lufthavnen er en god forretning; det er ikke sådan, at det er et underskudsgivende foretagende, tværtimod, det er en valuta-indtjenende forretning af ganske høj kvalitet. Med det kommende befolkningsgrundlag for lufthavnen i Sverige er der ikke tvivl om, at København og dermed hele det danske samfund vil have nytte og gavn økonomisk af at bevare denne store, indtægtsgivende forretning på danske hænder. Det betyder noget for en storby at have en ar-

bejdsplads og en virksomhed af Københavns lufthavns omfang.

§ 5 i lovforslaget indeholder jo forslag om ophævelse af anlægsstoppet i Københavns lufthavn i Kastrup. Jeg mener, det må være en forudsætning for ophævelsen af dette anlægsstop, at man klart fra folketingets side i forbindelse med lovforslagets behandling også beslutter sig for, hvilken tidsramme der gælder for lufthavnens fortsatte eksistens i Kastrup. For ingen kan jo være interesseret i, at der udvides mere end nødvendigt i Kastrup, når overflytningsbeslutningen er truffet.

Med disse ord vil jeg gerne udtrykke min tilfredshed med hovedlinjerne i det forslag, der foreligger om overflytning af lufthavnen til Saltholm, og udtale, at jeg gerne vil stemme for det. Med hensyn til de øvrige sager, der er på dagsordenen, vil jeg henholde mig til de bemærkninger, der blev fremsat af mit partis ordfører i disse spørgsmål.

A. Chr. Andersen: Til forslaget om en Storebæltsforbindelse med en kombineret jernbane- og vejbro har jeg ikke mange bemærkninger. Jeg kan for mit vedkommende tiltræde det. Den foreslåede udførelse har netop både jernbane- og vejbro. Jeg mener ikke, det kan være rigtigt at nøjes med at lave en jernbaneforbindelse igennem en tunnel. Hvis det skal ske, så skal det i hvert fald være i forbindelse med en fast vejforbindelse over Samsø. I øvrigt vil jeg med hensyn til jernbanetrafikken gerne bemærke, at det er vel nok nødvendigt at få en fast forbindelse mellem Helsingør og Hålsingborg samtidig; hvis jernbanetrafikken skal have en fremtid i den internationale trafik, så er en sådan forbindelse nødvendig.

Jeg kan imidlertid ikke lade være med at udtale min betænkelighed ved, at Storebæltsforbindelsen skal betales ved afgifter på den foreslåede måde. Jeg har godt nok lagt mærke til, at det er noget, alle ordførere er gået ind for, men jeg vil dog pege på, at man havde nu muligheden for her ved etableringen af en Storebæltsbro at fjerne den toldgrænse, der i dag egentlig er mellem Øst- og Vestdanmark. Der behøver i og for sig ikke afkræves bropenge af danske trafikanter. Derimod kunne der være grund til at afkræve udenlandske trafikanter en vej-