

[A. Chr. Andersen.]

skat ved kørsel her i landet i det hele taget. Det er jo ikke alene broer, der koster penge, det gør motorvejsanlæggene også. Man burde finde et andet grundlag, når man skal skaffe dækning.

Det, der mest får mig til at tage ordet her, er spørgsmålet om lufthavnen på Saltholm, som jeg må erklære mig som absolut modstander af. Denne opfattelse deles af mange i min gruppe, vel nok cirka halvdel. Anlægget her kan blive en af de største fejltagelser, der nogen sinde er begået af en regering. Saltholmsprojektet omtales allerede nu som „milliardernes grav“. Det skal vise sig, at projektet bliver mere end dobbelt så dyrt, ja, måske tre gange så dyrt, som man i dag forventer, når man når til afslutningen af arbejdet. Nej, brug Saltholm til et tiltrængt rekreativt område for København; der er såmænd nok ikke noget forkert i at købe området, man trænger netop til noget sådant her.

Jeg kan derimod tiltræde, at man foretager de nødvendige udbygninger af Kastrup lufthavn, og at man fortsætter denne udbygning i takt med behovet, sådan at den stadig kan være en førende lufthavn i Europa. Der skal altså ikke være nogen tvivl om, at jeg stadig er af den opfattelse, at vi må bevare så megen international trafik over Kastrup lufthavn, som det nu engang er muligt.

Opfattelsen af, at det er forkert at flytte fra Kastrup til Saltholm, understøttes også af andre, den understøttes af ledelsen af SAS, der siger, at det næppe vil være muligt at drive forretningen SAS uden underskud i fremtiden. Hr. Horn var også inde på det. Det vil være temmelig dyrt for SAS at flytte til Saltholm, og der er andre selskaber, der har udtalt noget lignende, ikke mindst vækker selskabernes etableringsomkostninger bekymring.

Der er vel også på anden måde en meget stor usikkerhed omkring den virkelige udgift ved flytningen. Og selv om det ved planlægning og yderligere undersøgelser kan blive nogenlunde opklaret, hvorledes udgifterne vil være både for staten og for selskaberne, så er det store spørgsmål, om de indtægter, der til sin tid skal forrente og afskrive denne udgift, nogen sinde vil indløbe. Det ville jo være kedeligt, om det, efter at

lufthavnen er etableret, skulle vise sig, at der slet ikke var brug for den — i hvert fald i det omfang hvori den var etableret. Det kunne meget vel gå således.

Den særlige begrundelse for at flytte fra Kastrup er jo støjrproblemet, og det er da nævnt flere gange her i dag. Men det problem er vitterligt aftagende. De store maskiner som jumbo-jet og DC-10 støjer jo mindre end små maskiner, og hvorfor skulle der ikke stadig ske en udvikling, så maskinerne giver mindre støj, ligesom det er sket med bilerne? For øvrigt vil der også stadig være et støjrproblem, selv om lufthavnen flytter til Saltholm.

Der arbejdes på internationalt plan på at fastsætte normer for luftfartøjers støjniveau, og når det er blevet gennemført, vil støjrproblemet på Amager mindskes betydeligt. For resten er det et problem, som man selv i høj grad er årsag til med det fortsatte byggeri derude. Jeg vil gerne spørge ministeren for offentlige arbejder, om ministeren ved noget om disse internationale normer, der agtes fastsat for støjniveauet. Der arbejdes i hvert fald i Amerika med sådanne normer. Jeg ved ikke, om ministeren kan udtale sig om, hvor langt man er kommet med disse planer.

Ved en rolig udbygning af Kastrup i takt med behovet sikrer man sig imod forkerte investeringer. Der kan eventuelt komme andre luftfartøjstyper, der stiller helt andre krav til lufthavne, og hvem siger i og for sig, at København stadig vil være så dominerende en international lufthavn, som den er i dag? Meget af transit- eller transfertrafikken kan godt forsvinde, efterhånden som der i lufthavne, der er mindre, bliver passagerer nok til at flyve direkte til bestemmelsesstedet ude i verden. Det sker allerede i dag fra en række nordiske byer. Vi ved også, at der er ønske om, at det kunne ske fra Jylland. Jeg vil derfor sætte spørgsmålstegn ved, om der stadig vil være behov for at samle så megen trafik i Kastrup.

Man støtter sig til prognoser, der viser en kolossal vækst i passagertallet. Prognoserne bygger på en fremskrivning af den hidtidige udvikling, men er der hold i det? Træerne vokser jo nu engang ikke ind i himlen. Der er allerede for charterflyvningen sket en væsentlig afdæmpning for 1972, hvor stigningen efter forlydender for Kastrup kun