

[Bilgrav-Nielsen.]

ikke er nødvendigt, er der sket en total ændring af problemet i Kastrup, for dér har vi problemet med tværbanen, som hr. Rohrsted var en hel del inde på. Hvis ikke det eksisterer mere, er der helt andre muligheder i Kastrup, end man havde regnet med. Støjproblemet fremholdes som det væsentligste argument for at flytte over på Saltholm, men man må undskylde mig, jeg kan ikke forstå den argumentation, at man ved at flytte en lufthavn af Kastrups størrelse over på Saltholm — den kommer ganske vist dér lidt længere fra land, fra tæt bebyggelse — og dér ekspandere lufthavnen til måske det 3-4-5-dobbelte har sikret miljøet i det store byområde her. Jeg forstår det simpelt hen ikke. Jeg synes, det er mangelfuld argumentation.

Så var hr. Rohrsted også inde på en betragtning om, at nedstyrtningsfaren var væsentlig, og jeg forstod, at det var den navnlig omkring Kastrup. Jeg skal slet ikke benægte, at det kan være et problem, men jeg vil på det bestemteste mene, at der ikke er noget som helst holdepunkt for at sige, at dette problem er større omkring Kastrup i dag med den størrelse, Kastrup har, målt med den trafik, der må komme på en lufthavn på Saltholm, der er adskillige gange større. Jeg synes ikke rigtig, det er argumenter, der tæller i sammenhængen.

Men som sagt, hvis man synes, at man vil have flere til at slutte op omkring Saltholm-forslaget, har jeg givet anvisningen: man må for folketinget forelægge en samfundsøkonomisk vurdering, en bred vurdering af alle muligheder for lufthavnens fremtid, og jeg vil da godt sige, at jeg er ikke sikker på, at man fortsat skal acceptere en hvilken som helst trafikudvikling på lufthavnen i dette tætbebyggede område. Det kan jo være, at det går med lufttrafikken, som det er ved at gå efterhånden med biltrafikken, at vi må acceptere, at der skal begrænsninger på. Det er vel det, der sker nu med hensyn til motorgaderne i byerne. Jeg tror også, det må indgå i overvejelserne: hvor langt er vi villige til at gå for at imødekomme trafikstigningen på lufthavnen? Der er også en begrænsning for Saltholm.

**Arne Larsen:** Det, der bringer mig herop, er det lille problem med hensyn til tilbrin-

gersystemet til Saltholm. Ministeren og jeg udvekslede jo et par bemærkninger, og jeg er altså af den opfattelse, at nu skal man dimensionere rigtigt, man skal planlægge rigtigt, og man skal allerede nu indbygge noget fremtid i det, man laver. Derfor er spørgsmålet, om vi kan få et kollektivt tilbringersystem til Saltholm. Det er meget væsentligt for mig. Naturligvis er jeg enig med ministeren i, at et bussystem også er en form for kollektivt tilbringersystem, men det har ikke den effektivitet og den kapacitet, som et nærbanetrafikanlæg vil have. Når jeg siger det, er det ikke alene af hensyn til tilbringertrafikken til en kommende lufthavn på Saltholm, men det er også, fordi vi måske kunne prøve at løse Amagers kollektiv-trafikproblem i denne forbindelse. Det lyder selvfølgelig meget godt, at det koster 1 milliard kr. mere at lave et tilbringersystem til Saltholm ved hjælp af en S-bane, men derved får vi altså også løst Amagers problem, for det er jo ikke tunnelen, som koster 1 milliard kr. mere, fordi der skal et S-tog ind, nej, det er, fordi vi skal have banen lagt over Amager, men så får vi jo nyttevirkninger af den fra andre områder, og så får Amagers befolkning et kollektivt trafiksystem, som de har sukket efter i mange år. Vi skal altså lige se dette i den rette forbindelse.

Hr. A. Chr. Andersen var inde på spørgsmålet om STOL-fly, støj, korte startbaner osv. Det er da rigtigt, at det er noget, som har været drøftet og vel stadig væk drøftes i teknikerkredse, og man forsøger også at konstruere maskiner, der har kortere start- og landingsbaner, ja, som måske endda kan starte lodret, men det er karakteristisk, at det er maskiner med meget, meget stor maskinkraft eller motoreffekt, der skal til for at løse dette. Om man i det hele taget kan drive passagertrafik med den type maskiner, er helt uafklaret. Det har vi ikke fået noget svar på fra teknisk side, tværtimod ved vi, at flyselskaberne verden over fortsætter deres arbejde med konstruktion af de typer, vi kender nu, gør dem større og større og altså ikke tager i betragtning, at der er andre flytyper undervejs, som tilsyneladende heller ikke kan løse problemet.

Jeg forstod også på hr. A. Chr. Andersen, at han ønskede at indskrænke Københavns lufthavns betydning og mente, at en del af