

[Bilgrav-Nielsen.]

lægget skal betales? Det er måske ligefrem sådan, at det er trafikanterne til og fra Saltholm, der skal betale størsteparten af den såkaldt svenske forbindelse. Jeg synes, det ville være rart at få noget at vide herom, for nu har der været sagt så meget rosende om svenskerne i denne forbindelse. Kunne vi ikke få helt afklaret, hvor meget svenskerne egentlig selv skal betale, og hvor meget den danske trafik skal betale til dette anlæg?

Støjproblemet i aftalen er nok så alvorligt. Vi har vidst længe, at man ikke uden videre kunne flytte en lufthavn fra Amager og over på Saltholm, uden at det ville give nogle støjmæssige problemer. I hvert fald måtte man være klar over fra starten, at den omstændighed, at man ved at flytte lufthavnen til Saltholm skaber plads for en tre-, fire-, måske femdobling af trafikken på Københavns lufthavn, i sig selv må være med til at forøge problemerne omkring lufthavnen. Derfor er det klart, at der måtte indgås aftaler med svenskerne om dette problem, og så ser vi i aftalen, at der er trukket en streg ned igennem Øresund. Til denne streg, som hovedsagelig går uden for svensk landområde, må der støjes til et vist niveau, men ikke over dette aftalte niveau. Det er svært for folketingets trafikudvalg at vurdere, om man med den fremtidige trafikudvikling på lufthavnen vil kunne sikre, at disse grænser ikke overskrides, men det er fastlagt, at de ikke må overskrides. Så må man indrette sig derefter ved at begrænse flyvningen på lufthavnen, hvis det er nødvendigt, eller ved at flyve på en sådan måde, at det er andre områder end det svenske, der bliver belagt med støj.

Vi har nok forsømt en ting i de sidste dages hektiske arbejde i trafikudvalget, og det er at stille det konkrete spørgsmål til ministeren: kan vi få indtegnet en tilsvarende grænse for støjbelastningen til dansk side som den, der er indtegnet til svensk side? Hvor ligger den samme støjgrænse på dansk side? Jeg håber, vi kan få en afklaring af dette problem mellem anden og tredje behandling.

Jeg er overbevist om, at svenskerne er helt anderledes bekymrede for støjproblemerne, end vi har været her i Danmark, eller i hvert fald end det store flertal, som mener, lufthavnen skal bygges på Saltholm,

har været, og det er jo en udtrykkelig forudsætning i lovforslaget, at der ikke skal være begrænsninger i trafikken på lufthavnen. Det kan man godt forstå, for det ville jo være urimeligt at bruge så mange penge til at anlægge så stor en lufthavn, hvis man derefter skulle til at begrænse beflyvningen af den. Men det er ganske uklart, hvilke konsekvenser den håndfæstning, som svenskerne har pålagt os vedrørende støjproblemerne, vil have for støj på dansk område og for lufthavnens udnyttelse.

Det er fortsat sådan, på trods af at et stort flertal — det er nok blevet mindre, end det har været, det skal vise sig i dag eller ved tredje behandling, men dog et flertal — stadig mener, at denne sag vedrørende Saltholm er så afklaret, at der ikke er mere at diskutere — det er en klar fornemmelse, man sidder tilbage med også efter udvalgsbehandlingen — at der er en udvikling i gang i tingene, og jeg skal nævne et par ting, som, synes jeg, understreger, at man ikke må holde op med at vurdere tingene, og da slet ikke når der er tale om en så stor investering, som der her er tale om.

Der er f. eks. sket det i lufthavnen i Kastrup, at det baneanlæg, hvis beflyvning virkelig har været en belastning for beboerne omkring lufthavnsområdet, anvendes i stadig mindre omfang. Hvor vi for 3-4 år siden fik at vide, at 15 pct. af årets operationer i lufthavnen foregik på støjbanen, bane 12-30, så vi årene efter, at man gik ned til 10 pct., til 8 pct., og den sidste oplysning, vi har fået fra trafikministeriet, er, at man i 1972 kun har benyttet denne støjbane, som vi kalder den, i 4,3 pct. af årets operationer. Så er der anledning til, synes jeg, at spørge: ja men er der så overhovedet noget sidevindspøblem i lufthavnen? Kunne vi ikke simpelt hen om ikke nu så senere helt holde op med at beflyve denne støjbane eller i hvert fald indskrænke beflyvningen mest muligt og lade være med at spekulere på at bygge en parallelbane til denne støjbane? Hvis vi kan undgå dette problem med at skulle flyve på denne tværbane, har vi en helt anden situation i Kastrup, end vi har haft tidligere. Vi spurgte også udvalget, hvilke problemer man havde med sidevind på banerne i andre lufthavne, i Jylland f. eks., hvor man ikke har tværbaner, og vi fik at vide, at kun 1 pct. af årets flyvninger