

[Kampmann.]

forestiller sig, andre lufthavne i Danmark, men flyttes helt ud af den danske del af regionen, og at det på længere sigt bringer måske det bedste og det mest praktiske samarbejde, man har inden for Norden, nemlig SAS, i fare. Det, der er fordelene for SAS i dag, er jo, at man kan samle trafikken i Kastrup på Europas femtestørste lufthavn. I det øjeblik man skal sprede trafikken på en lang række lufthavne, som ikke bliver de danske provinslufthavne, vil SAS' omkostningsmæssige grundlag ændre sig katastrofalt, og spørgsmålet, om man kan fastholde det samarbejde, vil rejse sig.

Der er ikke nogen, der i denne debat har modsagt, at Saltholm lufthavn er miljømæssigt langt mere fordelagtig end en fortsat udbygning af Kastrup lufthavn. Vi opererer jo frem til 1985 med en to-tredobling af det nuværende passagertal og vel en fordobling af antallet af starter og landinger. Jeg ved, at man i den forbindelse siger, at der kommer mere støjsvage fly, og det gør der formentlig også, men heroverfor står altså en betydelig stigning i antallet af transaktioner på Kastrup, som naturligvis må tale i mere miljøvenlig retning, selv om det formentlig i et vist omfang bliver opvejet af mere miljøvenlige fly.

Jeg ved også, at man er parat til på grundlag af tallene fra 1973 at anfægte prognoserne for antallet af starter og landinger på den ene side og antallet af passagerer på den anden side. Man anfægtede ikke tallene, da den faktiske udvikling lå 10 pct. højere end prognoserne; men fordi tallet et enkelt år ikke følger denne 10 pct.s udvikling, der ligger højere end prognoserne, så mener man, at nu skal prognoserne ændres. Disse prognoser er langtidsprognoser, som hidtil i alt væsentligt har været gældende, og derfor er det efter min mening urimeligt, blot fordi der kommer et udsving et enkelt år, som i de senere måneder er ved at rette sig op igen, at man her forlanger prognoserne ændret, prognoserne, som angiver

disse to-tredoblinger af både passagertallet og transaktionstallet i Kastrup.

Jeg ved, at alle lande misunder Danmark de muligheder, vi har for at placere en lufthavn, der er omgivet af vand til alle sider, både af miljømæssige årsager, som jeg var inde på før, og af risikomæssige årsager. Der er ingen her i folketinget, der turde drømme om at tage ved afstemningen den risiko, der måtte ligge for, at flykatastrofer ved en landbaseret lufthavn ville få et gigantisk omfang. Men vi ved jo ikke desto mindre, at risikoen for flykatastrofer er størst ved starter og landinger, og vi ved, at en vis del af starterne og landingerne under visse vindforhold simpelt hen skal foregå ind over København. Jeg tror ikke, nogen har fantasi til at forestille sig, hvad der vil ske, hvis et fuldt lastet jumbojet med op til 100 tons brændstof styrter ned kort efter starten fra Kastrup lufthavn, når vi kunne begrænse denne risiko ved at flytte starter og landinger ud over vandet omkring Saltholm lufthavn.

Ipsen (FP):

Nyvvurderingen af dette forslag vedrørende projekterne skal ses i en helhed sammen med en bro over Store Bælt, en Øresundsbro, en HH-linje og det samtlige vejnet, der skal til disse projekter.

Vi har prøvet på at se efter, hvad dette vil koste, og jeg har spurgt ministeren, om vi kunne få nogle tal på det. Der er skudt ud 8-10-12 mia kr., men det tror vi ikke på kan holde. Vi har fået at vide, at en Saltholm lufthavn vil koste ca. 4 mia kr. Vi har også fået tal fra Tokyo, hvor de har bygget en lufthavn af nogenlunde samme størrelsesorden; den koster 14 mia kr., og vi har jo erfaring for, at vi her i Danmark ikke er særlig dygtige til at bygge og holde os inden for de projekter, som vi regnede med. Når vi ser på en Øresundsbro, hvem er det så, der har størst fordel af den? Det er da så afgjort svenskerne. Det er da ikke for vores blå øjnes skyld, at svenskerne siger ja til en Øre-