

[Lowzow.]

Saltholm var et barn af tiderne, hvor man regnede med næsten ubegrænset vækst på alle områder. Men man havde dog ikke forudset en teknisk udvikling, der ville gå så hurtigt, som den er gået, og man vidste slet ikke, at energikildernes begrænsning skulle slå igennem over for den almindelige befolkning, så den kunne se den udvikling, vi vil komme til at leve med de næste 50-100 år. Energien vil fortsat blive ved med at blive dyrere, og det vil medføre, at man kræver mere økonomi ud af flyvningen; det vil igen sige større belægning i flyene, større fly og dermed relativt færre afgangne for den samme eller større transport.

Samtidig har vi jo ved vores besøg hos SAS inden for den sidste måneds tid fået at vide, at antallet af jumbojets, der har været ca. 22 om ugen i det forgangne år, i det kommende år vil nå et tal af 80 om ugen. Jeg beder Dem blot tænke på, hvilken udvikelse i sædeantal pr. start og landing det er, og hvad det igen vil sige pr. uge.

Vi har også set, når vi kigger på tallene siden anden verdenskrig, at i 1940erne steg antallet af operationer med ca. 2,8 pct. i gennemsnit pr. år. Da vi kom op i 1950erne, steg de med 6,1 pct. i gennemsnit pr. år, i 1960erne med 11 pct., men i de endnu forløbne år af 1970erne steg de kun med 1,5 pct. i snit om året, altså en meget begrænset stigning — ikke kun beregnet på grundlag af oliekriseåret, men på grundlag af 1970erne.

Hertil kommer, at støjen er blevet mindre fra flyene, at flyene tåler meget større sidevindskomponenter, så det er meget, meget sjældent, at man bruger støjbanen. Det er med til at fjerne mange af de problemer, der har ligget til grund for tilhængernes standpunkt.

Jeg kunne fortsætte med at opremse ting om Saltholm, men skal afholde mig fra det. Der er imidlertid et lille punkt, jeg vil tage med, som ikke så mange har lagt mærke til, nemlig at der er en helt særlig konvention i dette oplæg, der drejer sig udelukkende om flyledelsen. Dette, at vi koordinerer noget på Kastrup i dag for at få flyene ind til pladsen, det er én ting, men for at klare os på Saltholm, for at benytte Saltholm, skal vi have ret over et stort område af svensk flyområde, og det vil ifølge den konvention, vi

skal indgå om det, sige, at i tilfælde af at statsluftfartøjer, politi, told, militær skal flyve på pladsen, skal vi hver gang have tilladelse hos svenskerne; er det udenlandske militærfly, skal der 48 timer før søges ad diplomatisk vej for at få lov til at lande på den danske flyveplads. Vi skal overholde svenske støjregler. Vi skal, hvis der er konflikt, overholde svenske trafiktjenesteregler, og hele retten til at benytte disse områder kan svenskerne i en krisesituation trække tilbage øjeblikkeligt.

Denne lufthavn er fyldt med problemer. Den er økonomisk uoverkommelig for os i disse år, og den er ikke nødvendig så langt frem, som vi med nogenlunde sikkerhed kan planlægge. Lad den afgå ved en stille, men officiel død, allerede inden den er født.

Vi lægger megen vægt på, at der bliver en grundig planlægning og en hurtig planlægning for, hvad der er nødvendigt for en forbliven i Kastrup. Alt har som bekendt været gjort med henblik på snarlig udflytning til Saltholm. At der så sideløbende skal laves prognoser omkring Saltholm, det må vi vel affinde os med, selv om vi ikke venter, at der kommer noget nyt frem til fordel for dette projekt. Hvis ministeren betragter hele denne situation som blot og bart en udsættelse i forhåbning om en anden politisk konstellation i folketinget om to år, eventuelt med et flertal for Saltholm, så bevæger han sig ud på en meget farlig grund og opfylder ikke de politiske krav, der stilles til ham her i dag.

Fra konservativ side vil vi derfor gerne have endelig sikkerhed for, at disse selvstændige undersøgelser bliver foretaget, ligesom vi lægger vægt på den rimelige udvikling af Kastrup, nu hvor vi ved, at dens levetid bliver forlænget.

Jeg skal også sige, at det er meget vigtigt, at vi fastholder tanken om en Storebæltsbro. Ministeren har meddelt pressen, at han mistede inspirationen, hvis han ikke fik Saltholm. Jeg skal love ministeren, at vi skal prøve at give ham inspirationen tilbage, så meget det er os muligt, fra konservativ side. Det er vigtigt, at vi får denne forbindelse over Danmark på tværs, således at vi ikke får åbnet for handelsforbindelser, for kontakter, til det store tyske marked, der ellers vil ligge åbent for hele den vestlige del af Danmark — ikke fordi dette ikke er godt,