

[Ministeren for offentlige arbejder.]

det formål at fremme udvalgets arbejde, således at en betænkning kunne afgives inden udgangen af 1966.

Selv om problemerne nu for fremtidsudvalget var begrænset til en undersøgelse af mulighederne Saltholm og Sydamerger for placering af en kommende storlufthavn, lykkedes det ikke før udgangen af 1967 at gøre udvalgets arbejde færdigt, hvilket for en væsentlig dels vedkommende måtte bero på afslutningen af de meget omfattende støjundersøgelser, som professor Ingerslev havde fået overdraget, og hvorom en udførlig rapport er optaget som bilag 6 A, B og C i fremtidsudvalgets betænkning.

I august 1967 fremkom der fra Øresundsbrokonsortiet til den daværende trafikminister, Horn, et skitseprojekt til inddæmning for en lufthavn på Saltholm, og de heri indeholdte tanker besluttedes det at bearbejde nærmere i et den 21. september 1967 nedsat særligt Saltholmudvalg, som fik til opgave hurtigst muligt at fremkomme med forslag til gennemførelse af en central lufthavn på Saltholm samt at fremkomme med materiale i tilstrækkeligt omfang til at muliggøre en sammenligning mellem Saltholmplanerne og Amagerplanerne i henseende til arealtilvejebringelse.

Umiddelbart efter regeringsskiftet blev der fra svensk side taget kontakt med mig vedrørende spørgsmålene om gennemførelse af den faste forbindelse i KM-linjen og om de meget konkrete planer med hensyn til anlæg af en Saltholmlufthavn. Det var mit indtryk, at en videreførelse af arbejdet i det særlige Saltholmudvalg ville medføre, at man fra svensk side ikke ville føle sig i stand til at tage stilling til Saltholmspørgsmålene ud fra den hidtil hævdede betragtning, at de danske undersøgelser måtte bringes til afslutning før en konkret stillingtagen i Sverige. Jeg var med min svenske kollega enige i, at der, selv om Saltholm agtes udnyttet til anlæg af en dansk lufthavn til afløsning af en anden dansk lufthavn, alligevel indgik visse fælles problemer, som man måtte give Sverige lejlighed til at deltage i udredningen af. Jeg tænker her først og fremmest på støjproblemer, som kan opstå i forbindelse med Saltholmlufthavnen, men også på spørgsmålet om det svenske luftrum, som måtte stilles til rådighed, for at en Salt-

holmlufthavn kunne benyttes uden væsentlige indskrænkninger i kapaciteten. Det førte til, at vi på et møde i København den 9. februar enedes om at nedsætte et dansk-svensk embedsmandsudvalg, som skulle forberede regeringsforhandlinger, så vidt muligt allerede i maj dette år, om anlægget af en fast forbindelse og om en lufthavn på Saltholm eller Sydamerger.

Under et møde den 3. maj i år i Stockholm havde jeg lejlighed til sammen med min svenske kollega at drøfte situationen omkring det iværksatte arbejde. Der blev her gjort udførligt rede for de iværksatte undersøgelser og de opnåede resultater, men jeg måtte konstatere, at en principbeslutning i Øresundsspørgsmålene i Sverige først ville kunne ske engang i løbet af efteråret. Derfor fik jeg min svenske kollegas tilslutning til, at der i det danske folketing ville kunne afgives en redegørelse om de danske storlufthavnsproblemer ud fra den betragtning, at der her er tale om en dansk opgave. Jeg har måttet bøje mig for, at man fra svensk side ikke ville være i stand til at behandle Øresundsproblemerne, inden den svenske rigsdag slutter den 31. maj i år, og vi må derfor se frem til, at det dansk-svenske embedsmandsudvalg vil kunne fremlægge oplæg; således at regeringsforhandlingerne vil kunne indledes i efteråret 1968.

Om selve problemstillingen med hensyn til en ny storlufthavn kan jeg sige, at de i tidens løb fremførte motiver for at nedlægge Kastrup lufthavn og erstatte den med en anden lufthavn i Københavnsområdet har været meget forskellige. Oprindeligt var den væsentligste grundelse de støjgener, som kom ved indførelse af jetflyene; vi erindrer sikkert alle tydeligt de mange protester, der opstod dengang. I erkendelse af situationens uholdbarhed iværksatte daværende minister Kai Lindberg støjrestriktioner og foreskrev en række procedurer, som stærkt kom til at hæmme den nyudbyggede lufthavns kapacitet. Det synes at være indlysende, at en udbygning af Kastrups banesystem, der går meget væsentligt uden for lufthavnens nuværende grænser, må mangedoble de støjproblemer, der gav anledning til gennemførelsen af de gældende beflyvningsprocedurer i Kastrup. Man kan jo som eksperiment forestille sig, at man tog de støjzoner, som professor Ingerslev i fremtidsudvalgets betænk-