

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nings bilag 6 A, B og C har optegnet for en ny storlufthavn, og lagde dem ind på kortet placeret ved Kastrup lufthavns banesystem. Dermed ville man konstatere, at næsten hele Amager og dele af København ville blive belastet med helt uacceptable støjgener. Allerede af den grund må det være min bestemte opfattelse, at en udbygning af Kastrup til den fremtidige storlufthavn må betragtes som udelukket, og dermed er konklusionen altså, at der bør anlægges en ny storlufthavn til erstatning for Kastrup. Problemet bliver så hvornår og hvor.

I debatten om flytning af Kastrup til en anden placering er der jo også indgået andre argumenter, og jeg vil da gerne for mit vedkommende tage udgangspunkt i den indstilling, som netop er modtaget fra planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Kastrup lufthavn. I denne indstilling påviser udvalget klart, at det vil være udelukket inden for rammerne af den nuværende lufthavn at foretage udbygning af Kastrup, således at den kan klare trafikken længere end højst til i begyndelsen af 1980'erne. Hvis man tager sit udgangspunkt i forudsætningen om, at der ikke kan eller bør foretages en stor udbygning af Kastrup lufthavn, må man altså være enig med udvalget i, at Kastrups kapacitet vil være opbrugt i løbet af en periode på maksimalt 15 år, og at man altså senest i begyndelsen af 1980'erne må kunne tage en ny lufthavn i brug.

Nu er forholdet yderligere det, at Kastrup lufthavns kapacitet allerede er opbrugt, og det er derfor uomgængelig nødvendigt, at man snarest gennemfører en kapacitetsudvidelse, således at Kastrup kan klare trafiktilvæksten, indtil en ny lufthavn kan tages i brug. Hvis vi ikke gør det, vil der kunne opstå trafikvanskeligheder og kaos, som kan blive væsentlig værre end det, vi har oplevet i april måned.

Personlig tror jeg ikke på, at der i en sådan situation ville blive tale om, at al trafik af betydning ville blive overflyttet til andre hovedlufthavne i Nordeuropa. Man har nok

talt meget om, at Hamborg ville overtage Københavns rolle som nordeuropæisk lufthavnscentrum, men jeg tror ikke, det er særlig realistisk. Så længe vi har vort fælles skandinaviske luftfartsselskab, vil det altid lægge en væsentlig del af sin trafik i København, selv om kapacitetsforholdene ikke er tilfredsstillende. Noget andet er, at der vil være sat en stopper for udviklingen af luftfarten over København, og der vil blive tale om et rent ud elendigt serviceniveau. Vi måtte således regne med færre forbindelser ud af København, idet SAS i alle tilfælde på grund af trafikophobning i København ville undgå at transitere over København fra Norge og Sverige.

Jeg vil i denne forbindelse også sige, at det netop er SAS-trafikkoncentrationen i København, der skaber de særlige problemer med hensyn til transit- og transfertrafik. Den store transittrafik er med til at skabe kapacitetsnød i Kastrup, og de mange transfer- og transitpassagerer er med til at fremskynde det tidspunkt, hvor vi har behov for gennemførelse af væsentlige udvidelser af passagerfaciliteterne.

Transiteringen over København er som bekendt ikke særlig populær i Sverige og Norge, men den er utvivlsomt nødvendig i vidt omfang lang tid fremover; fra svenske og norske lufthavne vil der kunne etableres væsentlig flere flyvninger til udlandet, når transiteringen sker over København, hvor der kan fyldes passagerer på.

I Kastrup er hverken banesystem, passagerfaciliteter eller fragtfaciliteter i orden. I året 1967 passerede godt 4,8 mill. passagerer gennem lufthavnsbygningen i Kastrup, og heraf var knap 2 millioner i transit. Samme år var det samlede operationstal 135.000 starter og landinger. Man må i denne forbindelse være opmærksom på, at det banesystem, vi har i Kastrup, når der også skal tages hensyn til støjrestriktionerne, ikke er særlig hensigtsmæssigt og i virkeligheden kun har en kapacitet for instrumentflyvning på 100.000 operationer om året.