

[Ministeren for offentlige arbejder.]

De af fremtidsudvalget udarbejdede prognoser for de kommende års trafikudvikling, som er lagt til grund for udvalgenes arbejde, viser, at vi i 1980 må regne med i Kastrup at have 240.000 operationer om året, hvoraf de 140.000 vil være rute-, 40.000 charter-, 20.000 fragt- og 40.000 andre operationer. Samme år, altså 1980, må man regne med, at Kastrup vil have 13 mill. passagerer, hvoraf de 9 millioner vil komme med rutefly og de 4 millioner med charterfly. For rute-trafikken vedkommende kan man ikke regne med større trafiktilvækst i passager-tallet end 10-15 pct. om året; for antallet af starter og landinger må man vente omkring 8 pct.s tilvækst pr. år.

Det ligger væsentlig vanskeligere at vurdere fragtflyvningen. I 1967 omsattes over luftgodsstationen i Kastrup 77.000 t luftfragt. Det tal ventes i 1980 at ville være øget til 600.000 t. Men på fragtflyvningens område går udviklingen så hurtigt, at man allerede nu med sikkerhed kan sige, at luftgodsstationen på Kastrup vil have nået sin kapacitetsgrænse i løbet af 3 år, og der må derfor i god tid forinden være tilvejebragt nye faciliteter for luftfragten dér.

For 10 års perioden fra 1980 til 1990 regner man med, at passagertrafikken vil stige til 20 mill. passagerer om året, hvoraf 14 millioner i rutetrafik og 6 millioner i chartertrafik. Antallet af operationer vil være steget til 320.000 om året, hvilket svarer til 100 operationer, altså starter og landinger, i den travle time. Og for luftfragtens vedkommende er man i 1990 kommet til et tal så stort som 1,7 mill. t omsat over København.

Jeg mener, man skal være forsigtig med alt for blankt at tro på prognoser. De kan altid opstilles ud fra forskellige forudsætninger. Men ved disse prognoser har vi haft mulighed for at få udtalelser af amerikanske eksperter, og det har den fordel, at de er 10-15 år foran os i trafikudviklingen og derfor har et grundlag for at udtale sig. Endvidere må jeg gøre opmærksom på, at SAS, som nu har afgivet en udtalelse i remis til det svenske kommunikationsdepartement, i denne har udtalt, at prognoserne er vel pessimistiske. Så jeg skal nok være forsigtig med at tage alt for håndfast på disse tal.

Det har specielt været anført, at en ny københavnsk storlufthavn skulle etableres

væsentligt af hensyn til interkontinental trafik. I dag er fordelingen mellem de skandinaviske hovedlufthavne sådan, at SAS har ca. 50 pct. af sine interkontinentale afgang fra København, resten er ligeligt fordelt mellem norske og svenske lufthavne. For 10 år siden var der praktisk talt ingen interkontinentale afgang direkte fra svenske og norske lufthavne, men kravet om direkte ruter har ført til en trafikomlægning, og de prognoser, som SAS har udarbejdet for udviklingen i de kommende 7 år, viser, at man regner med, at København vil have ca. 43 pct. af de interkontinentale afgang i 1975, mens Norge vil få en væsentlig fremgang til 33 pct. og Sverige vil blive stående omkring de 24 pct. Tendensen, som man må tage med i billedet, vil derfor være, at alle tre skandinaviske lande før eller senere får deres storlufthavnsproblemer. Vi ved da også, at sådanne overvejelser er i gang, og de hviler altså på et realistisk grundlag, også selv om vi tager vore egne planer i betragtning. De er jo i gang i Norge vedrørende Bergen eller Sola og for Stockholm Arlanda, hvor banesystemet er i orden.

Jeg skal derefter sige nogle ord om alternativerne for en sådan storlufthavns placering. Det fremgår af fremtidsudvalgets betænkning bilag 2, at ulemperne ved at placere en ny storlufthavn i lang afstand fra København er for store til, at de muligheder, der har været inde i billedet tidligere om anlæg af lufthavne i Lammefjorden og på Stevns, kan anses for realistiske. Da arbejdsgruppen afgav sin indstilling, førte det jo, som jeg nævnte før, også til en ændring af kommissoriet, og det må jeg opfatte på den måde, at den tidligere regering var enig i, at den ny storlufthavn bør placeres så tæt ved København, som det er forsvarligt ud fra støjmæssige og luftrumsmæssige hensyn.

Så vidt jeg kan se, er det derfor kun relevant at diskutere spørgsmålet om placeringen af lufthavnen på Sydamerger eller Salt-holm. For at kunne gøre det er det nødvendigt at redegøre for støjforhold og luftrum. Behandlingen af støjforholdene har indtaget en fremtrædende plads i det udvalgsarbejde, der har fundet sted. Jeg skal ikke gå i detaljer her, men jeg vil gerne give en sammenfatning. For det første må det fastslås, at der ikke i et tætbebygget område som Øresundsregionen kan findes nogen place-