

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ring for en storlufthavn, som ingen støjulemper giver, og for det andet, at der heller ikke inden for dette område, Øresundsregionen, kan findes placeringer, som giver mindre støjulemper end de to muligheder, vi har undersøgt, Saltholm og Sydamager.

Det er meget kompliceret at give et sammenfattende billede, og jeg kommer i høj grad til her at henviser til de udførlige oplysninger, der ligger i de nævnte betænkninger. Jeg vil dog gerne sige, at det billede, der findes heri, ikke er det endelige. Man skal også gøre opmærksom på, at der allerede under udvalgsarbejdet er sket ændringer i de oprindelige forudsætninger for støjundersøgelserne: Lufthavnens placering og startbanernes retning er ændret noget, og der er opnået væsentlige forbedringer i støjmæssig henseende herved.

Endvidere er der i betænkningen peget på yderligere muligheder for under det videre arbejde at finde løsninger med hensyn til trafikafviklingen, som uden at formindske anlæggets kapacitet kan bidrage til at formindske støjgenerne, ligesom en fornyet gennemgang af forudsætningerne kunne vise, at disse på visse punkter måske i første omgang har været for pessimistiske. Det arbejde er i gang som et led i det dansk-svenske embedsmandsudvalgs arbejde, og uden at foregribe noget kan jeg sige, at man på 3 punkter ventes at kunne foretage korrektioner, som vil bidrage til at tegne et lysere og måske et mere realistisk billede af de fremtidige støjforhold end det, vi har i de foreliggende betænkninger.

Dels drejer det sig om udflyvningsvejene, hvor man kan foretage ændringer og kan gå væk fra nogle af de forudsætninger, der hidtil har været gældende. Endvidere skal man være opmærksom på, at i de trafiksvage perioder, og det vil først og fremmest gælde om natten, vil man have mulighed for helt at undgå støjgener. En udnyttelse af muligheden for at henlægge nattrafik til støjmæssigt gunstige baner bør derfor benyttes og kan benyttes. Og endelig må det også siges, at det er forsvarligt at regne med, at de enkelte flytyper gennemgår en udvikling; man går ud fra, at støjen kan blive indtil 5 decibel lavere end den støj, der er regnet med i betænkningerne. Baggrunden for dette er en ændret vurdering af de seneste års udvikling

inden for flyproduktionen, der altså synes at give grundlag for en mere optimistisk vurdering.

Ses der bort fra disse særlige problemer, er der som nævnt på en række punkter grund til at forvente, at det faktiske støjbillede vil tegne sig gunstigeré, og dette gælder, uanset om storlufthavnen placeres på Saltholm eller på Sydamager, idet relationen mellem de to støjbilleder principielt ikke ændres ved de korrektioner, jeg her har omtalt.

Skal man på det foreløbige grundlag, som vi har i dag, ud fra rent støjmæssige vurderinger afveje de to placeringer over for hinanden, er der altså to forhold, man særlig skal hæfte sig ved. For det første, at Saltholm som ø har den fordel, at den er omgivet af en naturlig beskyttelseszone, som hindrer, at bebyggelsen med årene kan krybe helt ind på lufthavnen og kvæle den. Lufthavnen på Sydamager vil blive omgivet af vand på tre sider, og selv om denne placering på grund af en gennemgående længere afstand til de nærmeste byer i visse henseender frembyder fordele, har man på den anden side her problemet, hvordan man skal hindre, at bebyggelsen nordfra vokser for tæt ind på lufthavnen. Der kræves en permanent friholdelse for boligbebyggelser og dermed ligestillet udnyttelse, og de erfaringer, vi har, siger jo, at alle gode viljer på dette område alligevel kan blive overvundet, og at det kan ende med at blive, som vi jo har erfaring for det i Kastrup, at man alligevel trods alle regler havner i at få et naboproblem. Og har man først det, bliver det kostbart; det er jo også det, vi betaler for i øjeblikket i Kastrup.

Om luftrumsproblemet vil jeg sige, at det er jo ikke noget nyt problem. I Øresundsregionen har vi flere danske og svenske, både civile og militære lufthavne liggende i indbyrdes ikke særlig stor afstand, og der kræves allerede i dag et vidtgående samarbejde mellem de berørte myndigheder for at sikre en tilfredsstillende afvikling af trafikken. — men dette er jo samtidig beviset for, at det kan lade sig gøre. De problemer, der her er tale om, vil, ganske uanset hvilken placering af fremtidige lufthavne i regionen man måtte vælge, vokse i de kommende år alene som følge af en stærk stigning i trafikken og tilkomsten af stadig hurtigere typer af fly.