

Ivar Hansen (V):

Med hensyn til forslag til lov om ændring af lov om Københavns lufthavnsvæsen kan vi – man kan næsten sige: endnu en gang – helt acceptere, at vi udskyder revisionen et år til, og så kan vi vel også sige, at det er sidste gang, sådan at vi kan få de organisatoriske rammer bragt på plads, efter at folketinget forhåbentlig nu inden samlingens slutning har vedtaget en lov om udbygning af Kastrup lufthavn.

Hvis vi får det stykke arbejde gjort færdigt, inden denne samling slutter, så skulle der gerne samtidig være sat punktum for mange års usikkerhed omkring Københavns lufthavn. Det er en kendsgerning, at der næsten ikke har kunnet gennemføres fornuftige og rimelige investeringer i lufthavnen på grund af den usikkerhed, der har været. Derfor er det nu på høje tid – det er vel i virkeligheden i sidste øjeblik – at vi får besluttet de lovgivningsmæssige rammer, hvis vi skal have en chance for at bevare Kastrup lufthavns status som internationalt trafikknudepunkt i Nordeuropa med den betydning og den status, det naturligvis giver, og den betydning, det har for dansk erhvervsliv og videre ud. Derfor er det et hastende politisk arbejde, vi her skal i gang med, og vi er tilfredse med, at ministeren, selv om det jo blev lidt sent, alligevel kom med dette lovforslag, så vi hurtigt kan komme i gang.

Vi er helt enige i, at de trafikale forudsætninger, der lå til grund for beslutningen om Københavns lufthavn, Kastrup, ikke længere er til stede. Vi kan se, at den vækst, man regnede med og satsede på i slutningen af 1960'erne, ikke holder stik, de trafikale forudsætninger er ikke til stede. Det er rimeligt at tage konsekvensen heraf, og vi har jo allerede i flere år kunnet konstatere, at et flertal i folketinget ikke længere ønskede at gennemføre den beslutning, der blev truffet i 1973. Derfor er vi helt indforstået med § 1 i lovforslaget, der ophæver Saltholmløven.

Vi er også enige i en udbygning af Kastrup lufthavn inden for de nuværende fysiske rammer – der er lige et par enkelte elementer med ekspropriation og opfyldningen af et enkelt område – og i, at vi i princippet foretager en udbygning inden for de fysiske rammer, som nu er givet i forbindelse med Kastrup lufthavn, og vi er enige i, at det båd-

de trafikalt og miljømæssigt giver nogle tilstrækkelige, nogle rimelige rammer, som vi kan operere inden for i en overskuelig fremtid. Derfor er vi helt indforstået med lovens §§ 1 og 2. Hvad der her kommer til udtryk, synes vi repræsenterer den realistiske løsning.

§ 3 i lovforslaget omtaler hovedtrækkene i udbygningsplanen. Det kan jeg ikke nå at komme ind på i detaljer, men jeg vil i hvert fald gerne trække et enkelt forhold frem, nemlig den meget omtalte 12–30 bane, tværbanen, som selvfølgelig er et væsentligt element i lovforslaget.

Forskydningen, der skal finde sted, betyder i realiteten, at der skal bygges en helt ny bane. Det er en meget dyr disposition, og vi kan vel heller ikke se bort fra, at en forskydning af 12–30 banen meget vel kan trække nogle andre investeringer med sig derved, at konsekvensen vel nok kan blive, at vi må se i øjnene, at en række faciliteter skal flyttes. Det har jeg umiddelbart på fornemmelsen. Vi må vel også erkende, at de støjmæssige og miljømæssige forbedringer, der bliver resultatet af en flytning af 12–30 banen, er forholdsvis marginale.

Men der er jo også en anden begrundelse for flytning af 12–30 banen, og det er, at man derved vinder et ganske betydeligt areal, som man kan bruge til en række bygningsmæssige faciliteter. Jeg tror, det i lovforslaget er angivet til omkring 40 ha. Jeg går ud fra, at de prognoser, vi nu har for lufthavnens behov de næste 20 år, ikke gør det rimeligt, at vi én gang til nyvurderer lufthavnens bygningsmæssige behov. Jeg går ud fra, at der nu så klart, som man kan se det, er behov for det område, man vinder ved en forskydning af 10–30 banen, men det kan vi vende tilbage til under udvalgsarbejdet.

Så vil jeg godt sige et par ord om den foreslåede natlukning af 12–30 banen. Jeg gætter vel næppe meget forkert, når jeg siger, at det er på dette felt, ministeren har haft vanskelige forhandlinger med miljømyndighederne, som det jo var fremme i pressen for et stykke tid siden. Det er altså blevet til en natlukning af 12–30 banen. Nu er det meget begrænset, hvad der foregår af trafik her. Det fremgår af lovforslaget, at omkring 5 pct. af de samlede operationer foregår på 12–30 banen, og heraf udgør rutetrafikken en forsvindende lille del. Men hvordan ligger