

[Margrete Auken]

muligt at få øje på gode grunde, skal vi dog med glæde være med til at slippe også dette trods alt helt hysteriske projekt, som først og fremmest er et barn af vækstsamfundets elefantiasis.

At opgive projektet betyder imidlertid, at en række hidtil uløste problemer for Amagers befolkning nu trænger sig på og skal løses. Og så ser man spændt på det foreliggende forslag. Er det menneskene derude, der har ligget regeringen på sinde? I så fald skulle vi være de sidste til at snakke krisetid og spareplaner, og hvad ved jeg. Nej. Nok snakkes der miljø i dette lovforslag, så man ved første øjekast får indtryk af, at det er en miljølov, man har for sig. Det indtryk fortæger sig dog, når man får læst efter. Så handler forslaget alene om at udbygge lufthavnen. Nok tages der miljøhensyn, men disse er hver eneste gang underordnet hensynet til flyvemaskiner og flyselskaber.

Og så spørger man sig, om dette lovforslag er noget at komme med i en tid, hvor der skal spares og spares og spares. Jeg tvivler da ikke om, at der er meget store problemer derude, men jeg kan forsikre regeringen om, at det er der så sandelig også mange andre steder, hvor man ikke har været bleg for at skære ned – eller i hvert fald ikke mere end bleg. Og alt tyder på, at rædselslisten bliver så lang, at denne lufthavnsudbygning vil blive et af de milde tilfælde af sparereri. Indrømmet, det kommer an på, hvad man betragter som vigtigt i dette samfund, og en nøje gennemlæsning af forslaget giver én nogle pinagtige bekræftelser på de mest ubehagelige fordomme, man kan have om, hvordan og til ære for hvem vores samfund planlægges.

I bemærkningerne til § 4 står der i forbindelse med, hvilke rum man forestiller sig i de allerværste tilfælde at skulle lydisolere, at det kun er opholdsstue og soveværelse. Derimod ikke – og hør nu efter – vinterhave, bryggers, wc og, nu kommer det: køkken. Jeg skal skåne salen for mine kommentarer, men føje et andet eksempel til.

Begrundelsen for at udbygge indenrigsterminalen har jeg ledt længe efter. Da jeg ikke kunne finde den, måtte jeg spørge mig frem og fik igen en fæl mistanke bekræftet. Den skulle være for trang for passagererne. Dét har vi det. Altså af hensyn til alle stålmappe-mændene og 179 folketingsmedlemmer, der ellers altid rejser på første klasse og derfor

ikke ved, at alle andre i dette samfund af og til kommer til at stå op i kortere, nogle gange længere perioder, skal der bygges her, fordi der en sjælden gang kan være lidt klemt. Igen, dette samfund tilpasses 35–60-årige mænd på samfundets top. Så må alle andre nærmest som afvigere søge at tilpasse sig.

Når først disse sammenhænge er trængt ind, bliver de øvrige mærkværdigheder ved forslaget lettere at fatte, skønt bestemt ikke mere acceptable. Jeg skal nævne et par af dem.

Først og fremmest bane 12–30, som har været trukket frem her. I Myruprapporten anbefales C3-løsningen, altså den, hvor den store flytning finder sted, en løsning, som oven i købet kan forbedres ved en let drejning og en vestlig forskydning, så landsbyerne Viberup og Ullerup skånes, og så man kan få formindsket indflyvningsstøjen over Greveområdet. Denne plan skrinlægges, og begrundelsen for ikke at vælge den er for mig at se tvivlsom, da det snart er det eneste, jeg kan få øje på, der virkelig haster, nemlig at blive fri for bane 12–30. Der står ikke ret meget om faren ved bane 12–30, som hænger sammen med, at den går ind over et meget tæt bebygget område. Hvilke følger ville det egentlig have, hvis der skete en nedstyrtningssulykke? Jeg ved godt og bliver så tit belært om det herinde, at risikoen jo er minimal, så derfor tager vi lidt let på det, men jeg vil alligevel være en af dem, der igen slår et slag for københavnernes overlevelsesmuligheder.

Man påstår derudover, at drejningen af bane 12–30, som man jo altså lader blive liggende, fortrinsvis sker af miljøgrunde, men lur mig, fordelene ligger mest iøjnefaldende i, at der gives plads for nye terminaler, som i høj grad forøger støjen for beboerne deromkring. Her er én bestemt ting, vi skal have boret i i udvalget.

En væsentlig del af trafikken er transittrafik, ifølge Myruprapporten 40 pct. Har man egentlig undersøgt alternative muligheder for denne transittrafik? Jeg tænker naturligvis her først og fremmest på Billund lufthavn, som vitterlig kan klare meget og mig bekendt også gerne vil tage det. Var det ikke en idé at kigge på disse muligheder, før de store udbygninger kommer i gang tæt på en storby? Og hvis jeg så om lidt får den med, at vi skal være bange for, at noget af det går til Sveri-