

[Bilgrav-Nielsen]

havde den store diskussion med, er ikke medlemmer af folketinget i dag. Jeg tænker på Horn, Holmberg, Stæhr Johansen, Guldberg, Kampmann osv. Men jeg må indrømme, at jeg føler, at der for mit standpunkt i dag blæser nogle vinde, der er noget mildere, og jeg er glad for, at den nuværende minister har kunnet komme så langt, at han har kunnet fremsætte dette forslag.

Forslaget bygger jo på et stykke udvalgsarbejde gennemført af et lufthavnsudvalg med professor Myrup som formand, og jeg synes, at dette udvalgsarbejde viser, at der virkelig er arbejdet grundigt med sagen.

Hvis vi kort erindrer forløbet af diskussionen om lufthavnsbyggeriet og om lufthavn på Saltholm, så skal vi jo tilbage til begyndelsen af 1960'erne. Allerede i 1964 blev der truffet en politisk beslutning i regeringen om, at man ikke mere skulle overveje en forbliven i Kastrup. Det har nok været årsag til, at debatten har været så vanskelig at få afsluttet. Det har låst os fast til én løsning, nemlig løsningen på Saltholm. Men det har lykkeligvis vist sig, at vi har kunnet gøre os fri af den og nu er inde i en diskussion, som vi i det radikale venstre føler er realistisk.

Hvis vi kort ser på de prognoser, de udviklingssynspunkter, der har været lagt til grund for at bygge på Saltholm i sin tid, så er det helt fantastiske afvigelser, vi står med, når vi kigger på, hvilke tal vi faktisk har opnået. Hvis vi først ser på antallet af starter og landinger, så forventer man nu, at vi ved år 2000 når op på 225.000 operationer. Det var det tal, som man i planlægnings- og anlægsudvalget i sin tid regnede med skulle være nået i år. I 1980 skulle vi være nået op på det tal, som man nu skønner vil forekomme omkring år 2000, så man var lidt for forudseende, kan man sige. Og så kan vi endda være opmærksomme på her, at i udvalgsbetegnelsen, hvor man altså kommer til konklusionen, at der måske er et operationstal på 225.000 i året 2000, siger man på side 34:

»Den usikkerhed, der i øvrigt er forbundet med de benyttede forudsætninger, tenderer mod, at den fremtidige trafikudvikling i Københavns lufthavn muligvis er overvurderet.«

Altså: de tal, man nu kommer frem til, og som er grundlaget for forslaget, betegnes som muligvis overvurderede. Det bygger på, at man har regnet med en økonomisk udvikling i det danske samfund svarende til 2 pct. årlig

stigning i bruttonationalproduktet. Der kan selvfølgelig nok sættes spørgsmålstegn ved, om en sådan udvikling er sandsynlig.

I betænkningen side 40 siger man:

»Det må forudses, at trafiktilvæksten ikke vil kunne fortsætte i det lange løb, idet der på et tidspunkt vil opstå mætningsfænomener, der vil have til følge, at de økonomiske sammenhænge, der er lagt til grund for lufthavnsudvalgets prognose, ikke længere vil være gældende.«

Der er altså noget, der tyder på, at lufthavnsudvalget selv er inde på, at der nok igen er vurderet noget optimistisk. Jeg synes i øvrigt, at de vurderinger, der ligger i udvalgsarbejdet, er temmelig realistiske.

Under alle omstændigheder kan man slå fast, at uanset om der ikke skulle komme en trafiktilvækst af den størrelsesorden, som man taler om, er det dog væsentligt, at det, vi diskuterer, er en forbliven inden for de eksisterende rammer i Kastrup lufthavn, så nu er denne diskussion om antallet af trafikkanter og antallet af operationer ikke så afgørende, som hvis vi stod over for en beslutning om at flytte ud, men den har nok betydning i relation til, hvad der skal bygges i Kastrup, hvilke passagerfaciliteter der skal bygges, og om der skal gennemføres ændringer i banesystemet.

Først om banesystemets ændring. Der foreslås en vis regulering, en vis ændring af bane 12-30, den bane, der virkelig giver støjproblemer omkring lufthavnen. Jeg synes, det ser fornuftigt ud. Jeg har i hvert fald svært ved at mobilisere en kritik, der har udgangspunkt i miljøforhold, rettet imod denne ændring, når man i bemærkningerne kan klargøre, at der bliver tale om, at adskilligt færre mennesker bliver udsat for støjgener ved forlægningen af bane 12-30, end tilfældet er, hvis man bevarer den, hvor den er. Så er det lidt krampagtigt at ville hævde, at det nok er helt andre årsager, der ligger til grund for, at man vil ændre ved bane 12-30's beliggenhed.

Jeg kan godt se, at man opnår en anden fordel ved at ændre ved bane 12-30's beliggenhed, nemlig at man skaffer sig areal til bygningsfaciliteter i nordområdet, men det er jo heller ikke uvæsentligt, for i det omfang man ikke får plads dér, skal man jo have plads andetsteds. Der er kun ét sted, hvor man kan placere nye bygninger uden proble-