

[Grove]

forslaget. Det er måske de samme, som senere vil sige, at udvalget har arbejdet hurtigt. Men vil de så virkelig tro på og stå her og sige, at en så stor rapport, der er udarbejdet på under 3 uger, efter at man kun har set lufthavnen én gang, kan være noget seriøst modstykke? Det mener jeg egentlig ikke det er, og på den baggrund kan man vel sige, at miljøstyrelsen har kastet 180.000 kr. væk. De kunne måske have været brugt betydelig bedre til virkelig at undersøge lufthavnen miljømæssigt; det har man nemlig ikke gjort, man har kun set på det tekniske.

Vi vil også fra det konservative folkeparti sige, at nu vedtager vi en anlægslov, men vi vil selvfølgelig også bevillingsmæssigt følge med i udviklingen derude, og skulle den trafikmæssige udvikling ikke svare til det, man forventer i de udarbejdede prognoser, har vi jo en mulighed for at se på det undervejs.

Vi er altså også tilfreds med de bemærkninger, der står i lovforslaget om de miljømæssige foranstaltninger, og vi er tilfreds med, at de to ministerier giver udtryk for, at der vil ske et tæt samarbejde med luftfarts-væsenet om de miljømæssige foranstaltninger. Derfor vil vi være med til at vedtage dette lovforslag, og deraf følger det ganske naturligt, at vi ikke kan stemme for de stillede ændringsforslag.

**Arentoft (FP):**

Ved første gennemlæsning af lovforslaget blev man faktisk meget positivt indstillet ved at læse § 1, fordi den ville betyde en endelig skrinlægning af Saltholmprojektet, men kommer man længere ned og har man været med i udvalgsarbejdet, er der altså opstået flere og flere betænkeligheder, og det gør, at vi har stillet de fire ændringsforslag, hvoraf vi har stillet ændringsforslag nr. 3 og nr. 4 sammen med partierne SF, det radikale venstre og Danmarks retsforbund.

Der er ikke nogen tvivl om, at alle har store ønsker – det gælder lige fra store institutioner og ned til de enkelte familier – men alle vegne er man nødt til at sætte tæring efter næring. Hele lufthavnsprojektet, som det foreligger i lovforslaget, finder vi nok er lovlig ambitiøst, men da det også, som det blev nævnt af hr. Grove, er Danmarks største arbejdsplads – dér er jeg nu i øvrigt ikke enig, for jeg mener, at forsvaret er Danmarks

største arbejdsplads, men Kastrup lufthavn er en meget stor arbejdsplads – finder vi, det er rigtigt, at de luftfartsselskaber, der skal arbejde derfra, investerer betydelig mere, således at det kommer til at køre mere som en privat forretning end en forretning i offentlig regie.

Der er også kommet en hel del nyt materiale på bordet, f. eks. miljørapporten, som hr. Thorndahl fra mit parti vil kommentere, og der er andre rapporter. Det, vi i og for sig måske havde allermest brug for, er nye trafikprognoser, for det er bl. a. det, der gør, at vi mener, forslaget er for ambitiøst. Det kan godt være, at der er helt andre flytyper og helt andre passagertal til den tid; det gælder bl. a., som vi har anført i betænkningen, Schiphol lufthavn. Der er også drejningen af bane 12-30, som vi mener det er fuldstændig tosset at smide 450 mill. kr. ud til; det må kunne klares på anden vis.

Jeg skal her lade hr. Thorndahl fortsætte mit ordførerskab.

**Thorndahl (FP):**

Miljøministeren har den 22. maj tilstillet miljø- og planlægningsudvalget det omtalte notat om udbygningen af Københavns lufthavn, et notat, der med baggrund i en planlægningsmæssig og miljømæssig vurdering munder ud i følgende hovedkonklusion:

Miljøstyrelsen skønner derfor, at udbygningen af Kastrup lufthavn bør ske under hensyntagen til de overvejelser, der er fremsat af J. A. Crenshaw, og at miljøstyrelsen inddrages i udbygningsforslagets nærmere udarbejdelse, en konklusion, som ministeren for offentlige arbejder i miljø- og planlægningsudvalget, for så vidt angår den første del, har karakteriseret som urealistisk.

Det er en bedømmelse, som, sagen taget i betragtning, er overraskende, specielt da den refererede konklusion jo forfatningsmæssigt må tilskrives miljøministeren, i og med at ministeren uden bemærkninger har oversendt notatet til udvalget, hvorfor man må gå ud fra, at miljøministeren også har tiltrådt miljøstyrelsens synspunkter og konklusion.

Miljøministeren har endvidere i udvalget oplyst, at den miljømæssige godkendelse og behandling efter miljøbeskyttelseslovens kap. 5 af udbygningen af Københavns lufthavn ikke vil omfatte den normale hørings- og