

[Bilgrav-Nielsen.]

Amagerudbygningen, er enige om, at det på grund af krydstrafikvirkningerne vil være en samfundsmæssig gevinst, hvis vi undgår at få Amager bebygget.

Ministeren har i sin fremsættelse fremhævet, at valget imellem alternative placeringsmuligheder ikke kan træffes ensidigt på grundlag af kortsigtede økonomiske betragtninger, men må afhænge af, hvad der på lang sigt er den økonomisk bedste løsning. Heri kan vist ingen være uenig med ministeren. Men netop derfor synes jeg, det forekommer ret så besynderligt, at ministeren og flertallet her i Folketinget ikke vil opfatte de økonomiske eksperter rapport om de samfundsmæssige virkninger af lufthavnens placering på Saltholm, henholdsvis Sydamerger, som et meget afgørende materiale til belysning af, hvad der på lang sigt er den økonomisk bedste løsning.

I det radikale venstre tillægger vi dette spørgsmål stor betydning, derfor bad vi om at få sagkyndige til at udtale sig herom, og hvilket resultat kom der ud af disse sagkyndiges undersøgelser? Ja, de konstaterer, at der ikke vil ske nogen positiv forrentning af den betydelige merinvestering, som Saltholmløsningen nødvendiggør, men at der til denne merinvestering vil komme et rentetab på et par procent. Jeg siger ikke, at dette skal være eneafgørende, men jeg mener blot, det er væsentligt, at det bliver taget med i den endelige vurdering.

Dertil kommer en lang række andre forhold, som synes at trække i samme retning. F. eks. er det i dag helt umuligt for Folketinget at vide noget som helst om, hvilken kapacitet en fremtidig lufthavn skal have, simpelt hen fordi prognosematerialet, som vi har fået, ikke synes at være særlig troværdigt. Sagkyndige har simpelt hen stemplet det eksisterende prognosegrundlag som værende højst urealistisk.

Under den trafikpolitiske debat her i Folketinget for nogle uger siden gav jeg udtryk for min undren over, at man i trafikministeriet fortsat regnede med, at trafikken til og fra Saltholm kunne klares med ét tunnelanlæg med 8 spor, når lufthavnen henimod 1990 er færdigudbygget, og dette til trods for at trafikministeriet har forhøjet sine prognosetal fra 13 mill. kr. pr. år til ca. 21 mill. kr. i 1980 og til ca. 34 mill. kr. i

1985. Ministeren gav ved denne lejlighed udtryk for, at sådan kunne man ikke regne, hvilket undrede mig, og jeg må indrømme, at den sidste uges oplysninger om trafikministeriets måde at regne på har givet anledning til stadig stigende undren.

Men det er ikke bare os, der har været forundrede. To ekspertgrupper, som ministeren selv har rettet henvendelse til, og hvis udtalelser jeg derfor formoder ministeren lægger megen vægt på, har uafhængigt af hinanden rettet en sønderlemmende kritik imod de trafiktal, som trafikministeriets lufthavnsfilosofi bygger på. Ekspertes fra Danmarks tekniske højskole siger således, at hverken en lufthavn på Saltholm eller en lufthavn på Sydamerger vil være i stand til at klare det af ministeren beregnede passagertal.

Andre eksperter, nemlig de 4 herrer, som har udarbejdet rapporten om de samfundsmæssige problemer i forbindelse med lufthavnplaceringen, anstiller andre uhyre interessante betragtninger. De vil for det første ikke godtage, at man som gjort af trafikministeriet nøjes med at foretage en procentvis fremskrivning fra det ene år til det andet. For at få et indtryk af, at sådanne prognoser har holdbarhed, siger de, må man samtidig forsøge at stille dem i relation til landets befolkningstal og i relation til befolkningens indkomster. Ved at foretage denne sammenstilling kommer eksperterne til det resultat, at der på grundlag af ministeriets prognoser i 1985 af danskere skulle foretages 6,2 mill. charterrejser på et tidspunkt, hvor Danmarks befolkningstal er på 5,5 millioner. Disse 6,2 mill. danske charterrejsende skulle til dette formål anvende ca. 9 milliarder kr., svarende til mellem en tredjedel og en fjerdedel af stigningen i det private forbrug.

Ekspertesne konkluderer beskedent, at noget sådant må anses for usandsynligt. Efter deres opfattelse er det mere realistisk at bedømme udviklingen, som fremtidsudvalget har gjort, ved at antage, at passagerantallet i 1990 vil blive på ca. 20 millioner. Jeg vil ikke hermed sige, at det er disse eksperter, der har ret. Men jeg vil understrege, at disse oplysninger bør føre til, at man besinder sig, og at man efterprøver sine beregninger, før man lægger sig fast. Det gælder for en række områder; det gæl-