

[Aksel Larsen.]

fra flyvesagkyndige, fra piloter for, at de ikke ville kunne tænke sig at flyve på den måde, som visse svenske påstået sagkyndige ville have de skulle anvende for at frembringe mest mulig støj over Malmø.

Jeg har meget vel set i udvalgets materiale, at man fra radikalt hold opererer med, at en lufthavn på Saltholm vil støjramme 23.000 boliger, mens en lufthavn på Sydamager kun vil ramme 16.000 boliger. Det første tal er vildt overdrevet. Hvad det andet tal angår, må jeg gøre opmærksom på, at så forudsætter man altså, at der ikke må bygges noget på de kolossale ubebyggede arealer, der findes på Syd- og Vestamager såvel som i Kalveboderne, som jeg går ud fra vil blive inddæmmet. Men her er netop forholdet, at når det drejer sig om at finde et areal i hovedstadens nærhed, som er ubebygget, hvor man kan planlægge, hvor man kan bygge, det være sig fabrikker, boliger, universitet eller indrette rekreative områder, kan man ikke få noget mere gunstigt end Syd- og Vestamager og den del af Kalveboderne, som sikkert vil blive tørlagt.

Det være samtidig sagt, at når man taler om samfundsøkonomi, må man gøre sig klar, hvad samfundsøkonomi er. Samfundsøkonomi er nemlig ikke et spørgsmål om, hvor meget en m³ beton koster, og hvor mange m³ beton der går til det ene sted og det andet sted. Det er også et spørgsmål om, hvad samfundet som sådant har gavn af. Jeg tror, samfundet vil have gavn af at få de kolossale bebyggelige arealer frigjort til bebyggelse eller anden anvendelse, som man kan få frigjort, hvis man lægger lufthavnen på Saltholm.

Dertil kommer, når man taler om samfundsøkonomi, at i øjeblikket er det sådan i Kastrup lufthavn, at op imod 40 pct. af persontrafikken er transittrafik, som ubetinget giver indtægter til lufthavnen og dermed til Danmark. Det kan forudses, at en storlufthavn, som kan tage en langt større trafik, vil være endnu mere fordelagtig i den henseende, og det tæller også samfundsøkonomisk.

Men i øvrigt siger jeg ikke dette, for at vi her skal have en indviklet diskussion og en mængde tal. Det er kun for at advare mod at tro på visse beregninger, der er foretaget af et såkaldt embedsmandsudvalg

under regeringens politisk-økonomiske udvalg; jeg tror også, at udvalget som helhed eller i hvert fald dets store flertal blev klar over, at disse beregninger ikke kunne holde.

Så har man bragt spørgsmålet om trafikforbindelserne igennem hovedstaden ind i billedet. Jeg kan ikke se, det har så meget med det at gøre, for det er jo givet, at en lufthavn ikke skal belastes med gade- og vejføringer og tunneler og broer i hovedstadsområdet; det er et hovedstadsproblem. Det skulle kun nævnes.

Nu henviser hr. Bilgrav-Nielsen til noget, som er sagt på Nordisk Råds møde i Stockholm, og citerer et for ham passende afsnit af den svenske trafikministers tale. Jeg må gøre opmærksom på, at rigtignok sagde den svenske trafikminister noget sådant i den første tale, han holdt; men da trafikminister Guldberg og nogle af Nordisk Råds medlemmer havde gjort opmærksom på de faktiske forhold, lod han hele denne argumentation ligge. Vi ved udmærket vel, at man i Sverige har dette system med remiss, hvor man sender forslag ud til høring i alle mulige instanser. Det være i denne forbindelse bemærket, at forslaget om en Saltholmplacering af lufthavnen har været til remiss i Sverige, og at den aldeles overvejende del af svarene gik ud på, at man anbefalede Saltholm fremfor Sydamager. Men samtidig sagde man, at det er givet, at den danske regering til forhandlingerne med den svenske regering måtte møde med en mening om, hvor den vil placere storlufthavnen; dette var en betingelse for overhovedet at komme til at forhandle reelt.

I 1965 vedtog Nordisk Råd en rekommandation til regeringerne i de nordiske lande om hurtigst at undersøge, hvor man bedst kunne placere en storlufthavn på det eneste sted i Norden, hvor det vil være mest muligt at placere en sådan af økonomiske, befolkningsmæssige, erhvervspolitiske og andre grunde, nemlig i Øresundsområdet. Den gik til regeringerne, og den svenske regering reagerede temmelig hurtigt med en kategorisk erklæring om, at den opfattede det sådan, at det drejede sig om at erstatte en lufthavn i Danmark med en anden lufthavn i Danmark, og, tilføjede den, hvor i alverden Danmark ville lægge