

[Bilgrav-Nielsen.]

hænger det sammen med, at der er en lang række forhold, som ikke er afdækket, men som man i embedsmandsrapporten peger på, og som man gør opmærksom på at man må tage hensyn til. Man siger ret klart i rapporten, at man må have det undersøgt nøjere, inden man kan vide klar besked. Det er ikke andet end et eksperiment på grundlag af den rapport, jeg har foretaget. Det kunne enhver anden foretage. Jeg synes, det har været relevant at forsøge at stille disse ting op, og jeg kunne da godt have tænkt mig, at hr. Holmberg ville have foretaget en lignende opstilling for den argumentation, han nu fører frem.

Til syvende og sidst er det afgørende, at mine påstande kan være løse, og de kan måske bygge på et for løst grundlag — det skal jeg gerne indrømme — men jeg tror, det understreger, at det er undersøgelser, vi stadig savner i denne sag.

Aksel Larsen: Hr. Bilgrav-Nielsen er nu nødlandet på rapporten fra embedsmandsudvalget, som ud fra deres særlige økonomiske forudsætninger undersøgte, hvad de syntes ville være bedst, og hvad de syntes ville være mest forkert. Lad mig for det første tillade mig at bemærke, at det var økonomer, og der var kun ét af medlemmerne i det embedsmandsudvalg, der havde en lille smule begreb om luftfart. Det var nu ganske gavnligt, om man bedømte det ud fra, om jeg så må sige, luftfartsmæssige forudsætninger og ikke ud fra nogle økonomiske betragtninger om: hvad koster et hus, og hvad koster en kubikmeter beton?

Må jeg dernæst sige, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis hr. Bilgrav-Nielsen ville læse også andre dokumenter end dem, hvis indhold konvenerer ham. Hvis hr. Bilgrav-Nielsen ville læse generalplanchef Lembergs notat, så ville han måske alligevel føle embedsmandsrapportens tal vakle lidt under sig.

Hvad angår de støjramte boliger, da

kender jeg udmærket disse tal, som anfægtes på det kraftigste fra svenske støjekspertes, som siger, at der bliver ikke nær så mange støjramte boliger ved en lufthavn på Saltholm. Men når vi endelig skal diskutere det, så har jeg også tallene her. For Saltholms vedkommende bliver der efter økonomernes opfattelse 22.150 støjramte eksisterende og planlagte boliger, men for Syd-amager 29.300 — det er dog et noget større tal. Men så har man omhyggeligt regnet med, at der kun kan blive bygget boliger inden for det nuværende Tårnby- og St. Magleby- og Dragørområde på Amager, mens man ser helt bort fra det kolossalt store areal af Syd- og Vestamager, der er ubebygget, det inddæmmede areal og den kommende inddæmning af Kalveboderne. Jeg erkender, at jeg ved ikke, hvor mange kvadratkilometer det drejer sig om, men det er et meget, meget stort areal. Økonomen i embedsmandsudvalget har ladet som om, at dér ville der aldrig nogen side blive bygget så meget som et lysthus. Ja, på den måde kan man jo sagtens komme til mere beskedne tal, end man ellers ville komme til.

Så gør hr. Bilgrav-Nielsen mig den tjeneste selv at læse noget af det op, han sagde i Nordisk Råd. Det er rigtigt, hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at man havde regnet med, at Sverigesforbindelsen i K—M-linjen ville blive fordyret med ca. 1/2 milliard danske kroner, hvis vi placerede lufthavnen på Saltholm. Så tilføjede han: dette synspunkt, denne forudsætning, er ligesom ved at vakle lidt, og det kan næppe tjene noget formål at gå ind i en diskussion om dette. Hvorfor drog han det så frem, når han ikke ville diskutere det?

Jeg må gøre opmærksom på, at denne tale blev holdt den 5. marts i Stockholm. Her står jeg med et bilag fra udvalget, dateret den 14. februar, med hr. Bilgrav-Nielsens spørgsmål. Jeg skal nøjes med at nævne to af dem. Han ønsker en redegørelse for, hvordan man mener at kunne spare trugtet på Saltholm, og hvorfor den af