

[Bilgrav-Nielsen.]

tage højde for. Man modsagde os dengang. Jeg tror, hr. Kampmann dengang udtrykte det sådan, at når flyvningen kun beslaglægger en mindre del, omkring 4 pct., af energiforbruget, så har det ingen relevans at trække lufthavnen ind i energidiskussionen.

Nu er vi nået så meget længere frem, at vi kan se, hvad virkningen ser ud til at blive af energikrisen. Den ser vi ganske tydeligt i statistikken for trafikudviklingen i Kastrup lufthavn første halvår af 1974 sammenlignet med første halvår af 1973. Det er en statistik, som vi ikke behøver at diskutere værdien af eller sikkerheden for, den er opgjort i bladet Lufthavn nr. 4, 1974, og den viser ganske klart, at antallet af operationer er faldet betydeligt. Der er skrevet i et dagblad i går, at omkring 5.000 operationer er faldet bort. Så vidt jeg kan se, er tallet 6.702. Det er altså på halvårsbasis. Man kan sige, at det er også for spinkelt et grundlag, men det er i hvert fald en bekræftelse på, at energisituationen kan ikke affærdiges med, at man spørger: hvor meget brændstof bruger man på flytrafikken? og når man så konstaterer, at det er 4 pct. af forbruget, så siger man: det er intet problem. Det, man må vurdere, er selvfølgelig den totale virkning på samfundet, på befolkningens forbrug, og i det hele taget på, hvad det koster at drive en virksomhed som en lufthavn, hvad indflydelse det får på trafikken. Her har vi altså et tydeligt billede. Man kan så afvise det og sige, at næste år ser det meget bedre ud. Men det er sådan nogle ting, vi ønsker sagkyndig vurdering af, før vi binder os til noget.

På det sidste er der sket det ret bemærkelsesværdige, at man — efter at disse tal er kommet frem, formoder jeg, og efter at man har set energikrisens virkninger på adskillige selskaber, som er i krise, efter at man har set, at i et land som f. eks. USA har man måttet reducere lufttrafikken med 25 pct. — ligesom forsøger at dreje debatten over til, at det er ikke så meget et spørgsmål om det lønsomme, om dette med økonomien, nu er det et miljøspørgsmål i forhold til Amager. Det er da et seriøst udgangspunkt for en debat, men vi må så spørge: sker der ingen ting på dette område? Her synes jeg det er interessant at hæfte sig ved, at der er samstemmende udtalelser fra folk, der har

forstand på disse ting, som går på, at vi vil opleve en halvering af det støjniveau, vi har i Kastrup i dag, også selv om der kommer en vækst. Den ekspert, som i den danske diskussion plejer at blive trukket stærkest frem, er jo professor Ingerslev, og han har for en uges tid siden til dagbladet Børsen sagt, at de undersøgelser, som stammer fra 1971, og som indtil nu har været grundlaget for dispositioner i Kastrup, er forældede. De undersøgelser, man er i gang med i øjeblikket, vil, siger han, selv om de ikke er endeligt afsluttet, resultere i et langt gunstigere støjniveau, støjsituation, miljøsituation omkring lufthavnen, end man tidligere havde forventet. På denne baggrund er det interessant, at man nu, fordi det ligesom kniber lidt med at finde de nødvendige argumenter på det økonomiske område, drejer det over på miljøområdet.

Det sidste argument er så, at hvis vi ikke undertegner denne aftale, så gør vi noget, som vel ikke er forbryderisk, men næsten sådan noget, der betyder, at man må betegne os som nogle, der ikke vil stå ved, hvad vi har aftalt. Jeg vil gerne spørge, om folketinget ikke er frit stillet over for det forslag, der i dag behandles. Er det sådan, at vi er bundet til at sige ja? Så kunne vi lige så godt lade være med at forhandle. Jeg går ud fra, at den internationale aftale er først en aftale, når den er tiltrådt af parlamenterne. Jeg går ud fra, at aftalen mellem ministrene er indgået under forudsætning af tilslutning i begge parlamenterne. Ellers kan jeg ikke rigtig forstå, hvorfor vi overhovedet skal have diskussion om det her.

Man spørger — det var vist hr. Holmberg, der var inde på det — om man kan have tillid til os, nordisk, internationalt, hvis vi ikke tiltræder denne aftale. Jeg ved ikke, hvad der er det væsentligste for et parlament for at skaffe sig international tillid og nordisk tillid. Jeg tror faktisk, det har noget at gøre med, at man indretter sig på en sådan måde, at man styrer sine egne anliggender bedst muligt. Hvis det er på den led, vi ønsker at diskutere vor internationale troværdighed, så tror jeg faktisk ikke, vejen går over beslutninger, der fører til stadig øget offentligt forbrug. Hvis vi f. eks. skal ud og optage nye lån, så tror jeg, man mere ser på, hvad vi foretager os rent faktisk med hensyn til de offentlige udgifter, end