

[Horn.]

der er forbundet med problemet. Men jeg forstod, at det væsentligste eller det, man mente ville volde de største besværligheder, var, at det ville blive et for stort administrationsapparat. Jeg kan godt forestille mig, at der er noget om det, men jeg tror nu, at med den praktiske indstilling, som den højtæredede handelsminister har, vil det være forholdsvis enkelt at finde de 7 eller 8 sagkyndige mennesker, der rundt omkring i provinsen skulle finde ud af, om både er egnede eller ikke; jeg synes som sagt, at borgeren har krav på at vide, om den båd, han køber, er egnet til at gå på havet med, og det må samfundet sikre ham.

Jeg skal derfor spørge handelsministeren, om han ikke tror, det vil være overkommeligt administrativt at få en ordning, som kan hindre alle de mange ulykker, som søværnet netop i går gav udtryk for de regnede med ville komme i indeværende sommer.

Handelsministeren (Knud Thomsen): Ja, jeg kan næsten kun svare hr. Horn med mit tidligere svar, nemlig at jeg mener, at vi kommer lettere frem med arbejdet i det pågældende udvalg under varedeklarationsnævnet, som jo i alt fald sikrer, for så vidt angår danske både, at man vil følge den anbefaling, der udgår derfra, når de fremsættes. Forholdet er jo det, at man kan for så vidt købe bådene, hvor man vil, man kan købe dem i udlandet; det er rasende svært at kontrollere, hvad der kommer frem dér. Derfor tror jeg altså stadig væk — og henholder mig i den henseende til, hvad vi ved om ulykkernes natur — at langt den største opgave må være den at udbrede oplysning om det ganske uforsvarlige i at købe robåde, sportsbåde, plasticbåde og så gå ud med dem mere end 10-15-20-50 m fra kysten, alt efter vejret, og at hvis man går længere ud, må man under alle omstændigheder tage redningsbælter på. Der ville kun være druknet en brøkdel af de mennesker, der er druknet her i landet i de senere år, hvis man gjorde noget så elementært som kategorisk at forsyne sig selv og sine passagerer med redningsbælter.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Skovmand* til boligministeren:

„Hvilke foranstaltninger agter ministeren at træffe for at hindre det planlagte byggeri i det sydlige Dragør samt andre steder på Amager, hvor der vil opstå store støjgener som følge af den kommende storlufthavn på Saltholm eller Sydamager?“

Skriftlig begrundelse:

Dragør kommune tilbyder i disse dage kommunens beboere grunde i et område syd for Dragør by, hvor der er plads til ca. 200 boliger i form af parcelhuse, gårdhuse og rækkehuse samt 60-70 boliger i socialt etagebyggeri. Disse boliger vil inden for en overskuelig fremtid — hvad enten der bliver tale om en storlufthavn på Saltholm eller på Sydamager — blive udsat for overordentlig alvorlige støjproblemer, idet de vil komme til at ligge på grænsen til den hårdest belastede zone, støjzone 1.

Om denne støjzone udtaler støjeksperten professor Ingerslev i den netop udkomne betænkning om Københavns lufthavns fremtid, at „det må regnes for realistisk at regne med, at zone 1 ikke kan anvendes til boligområder, og at eventuelle allerede eksisterende beboelsesejendomme i zone 1 bør anvendes til andre formål eller nedrives.“

Ved at tolerere bebyggelse i dette område vil man ikke alene påtage sig et medansvar for, at et stort antal mennesker kommer til at bo i et støjhelvede. Man vil også pålægge det offentlige betydelige erstatningsudgifter, når den pågældende bebyggelse om nogle år skal rives ned eller anvendes til andre formål.

Dragør er ikke det eneste område på Amager, hvor man kan risikere en sådan uheldig bebyggelse. I oktober 1966 tillod boligministeriet trods indtrængende advarsler fra luftfartskyndige, at områder svarende til 3.200 boliger overførtes til inderzone i Tårnby, Store Magleby og Dragør kommuner. Hertil kommer, at Københavns og Tårnby kommuner omgås med planer om en omfattende bebyggelse på Vestamager.

Et forbud mod byggeri i disse områder vil formentlig medføre visse erstatninger til de berørte kommuner, men disse erstatninger vil blive meget små sammenlignet