

[Kjær Rasmussen.]

Under første behandling af nærværende lovforslag havde jeg lejlighed til at komme med nogle syrlige bemærkninger; jeg skal ikke ødelægge ministerens forårshumør ved at gentage dem. Kun må jeg igen sige, at vi ikke kan støtte det foreliggende lovforslag, som vi finder vil virke for tilfældigt.

Landbrugsministeren (Peter Larsen): Jeg vil gerne takke udvalgets flertal for indstillingen om lovforslaget, og fordi man har tiltrådt de af mig stillede ændringsforslag.

De af ordførerne fremførte bemærkninger giver ikke anledning til mange kommentarer fra min side. Jeg er helt enig i, at de erfaringer, man har gjort vedrørende den lov, der blev vedtaget i fjor med hensyn til administrationen og de dispensationer, som denne lov gav mulighed for, at disse spørgsmål må vi tage op. Jeg må dog sige til hr. Chr. Thomsen, at når der er så mange afslag, så må det dog nævnes, at halvdelen jo ikke opfyldte den gamle lovs betingelser, og det er det, vi bl. a. råder bod på ved gennemførelse af det lovforslag, der her foreligger. Jeg er da helt enig i, at der også derudover er problemer, og dem er vi villige til at tage op til overvejelse.

De andre spørgsmål skal jeg gå let hen over. Det er klart, at når der senere bliver tale om, at der fra folketingets side skal ydes økonomisk støtte til landbruget, så vil det komme frem i finansudvalget eller på anden måde i så god tid, at folketinget får lejlighed til at tage stilling til det. Men jeg tror, man må erkende, at så vanskelige som vilkårene er for landbruget og med den usikkerhed, der råder, har det ikke været muligt på den korte tid at komme med en samlet og endeligt udarbejdet plan til løsning af disse spørgsmål. Jeg er glad for, at der nu er et stort flertal for gennemførelsen af dette lovforslag. Jeg tror, vi er i stand til at hjælpe en 12.000-14.000 yngre landmænd og dermed også være med til at markere, at det bl. a. er dem, vi satser på også i fremtidens landbrug i Danmark.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslagene nr. 1 og 2 og lovforslagets tekst, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Kaj Andresen): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Forhandling om ministeren for offentlige arbejders redegørelse af 16. maj 1968 for planerne om anlæg af en lufthavn på Saltholm.

(Redegørelsen findes i tidenden sp. 3036).

Horn: Må jeg til indledning sige, at vi fra vor gruppe ikke på det foreliggende grundlag tager stilling til placeringen af en ny nordisk centrallufthavn, at vi heller ikke tager stilling til, om folketinget bør vedstå den sympatitilkendegivelse, som den daværende trafikminister fik i 1963 om, at Store-Bælt skal have førsteprioriteten, og endelig at vi forudsætter, at denne drøftelse ender med, at vi kan blive enige om senere at stille et forslag til beslutning om, at der nedsættes et udvalg til at modtage oplysninger om og følge denne sag.

Ministerens redegørelse viste jo ganske klart, at det af flere grunde haster med at få taget stilling til, hvor den nye nordiske centrallufthavn skal placeres. For at begrænse investeringerne i Kastrup mest muligt og følge kapaciteten op, må vi have en første etape af en ny lufthavn i brug omkring 1980. Men selv hurtig handling hindrer ikke, at der inden 1980 må ofres nogle millioner kroner på, at Kastrup kan virke effektivt og stadig væk være Europas femtestørste lufthavn. Vi ved, at de prognoser, som laves over trafik, kan være usikre, men for private biler og lufttransport, der er det nok rigtigt, som SAS bedømmer det, at de prognoser, der er lagt til grund for redegørelsens vurderinger eller udvalgenes vurderinger, ligger i underkanten.

Ministeren var inde på den interkontinentale luftransport, og det er rigtigt, at der her sker ændringer i trafikmønsteret. Vi har set det i 1960'erne; vi har længe vidst, at det ville ske, og vi ved, at trafikmønsteret

[Horn.]

internordisk også vil ændre sig i de næste årtier. Vi ved jo bl. a., at kredse i Jylland er meget optaget af at ændre det danske interkontinentale trafikmønster, og det skal også nok komme, men der er absolut ikke basis for at ændre på det forhold på nuværende tidspunkt, medmindre man vil betale de ekstra omkostninger, der er forbundet hermed.

De 3 lande, som står bag ved SAS, må jo gøre sig klart, at det ikke kan nytte, at man pukker på national prestige; det er altså noget af det samme, der gør sig gældende her i vores danske interkontinentale transport. Vi må først og fremmest satse på at få mest muligt ud af fællesskabet ved samvirket i SAS. Vi må planlægge efter nytte-virkning og fælles bedste, både når det gælder trafikmønsteret og Nordens placering i verdensluftfarten, som vil have en stigende indflydelse på erhvervslivet og dermed på beskæftigelsen i hele det nordiske område.

I denne relation og i forbindelse med ministerens omtale af den vægt, hvormed SAS udnytter den nordiske centrallufthavn, vil jeg gerne fremhæve, at når der i Nordisk Råd er fuld enighed om, at en sådan lufthavn kun kan ligge i Øresundsregionen og helst på Saltholm, så må det for de 3 lande, som står bag ved SAS, være forpligtende at styrke dette selskab med alle midler, jeg gentager: styrke det med alle midler. I modsat fald er det ikke rimeligt af Danmark at forvente, at vi løser opgaven alene, hvis vi ikke får Sverige med — hvad jeg håber og tror. Jeg forudsætter nemlig, at Sverige vil vedstå, at når vi taler om nordisk samarbejde, så er det ikke blot talemåder, og endelig er det jo sådan, at Sveriges fordel ved at gå ind i en nordisk centrallufthavn er væsentligt større end de $\frac{3}{7}$, som er markeret i andelen i SAS.

Også for SAS er det en meget vigtig ting, at man får klarlagt, hvordan man vil stille sig til denne nye lufthavn, fordi selskabets investeringer jo i høj grad er afhængige af, hvorledes fremtiden må bedømmes. I virkeligheden burde jo alle fem nordiske lande gå ind for denne nordiske centrallufthavn, som skal give Norden det kraftcenter, som jeg gentagne gange har peget på gennem årene, og hvor vi skal konkurrere med 5-6 andre kraftcentre nord for Alperne — og på et eller andet tidspunkt kommer vi også til

at regne med, at de dukker op i den østlige del af Østersøregionen.

Skulle Sverige ikke gå med, når det fælles arbejdsudvalg af 9. februar fremlægger sine alternativer, så mener vi, at Danmark bør tage risikoen og drive den forretning, som en lufthavn fortsat vil være, således som ministeren fremholdt det i den sidste del af sin redegørelse.

Hvor lufthavnen skal placeres, er vi som sagt ikke indstillet på at tage stilling til på det foreliggende. Jeg tvivler ikke om, og jeg forstår, at ministeren ej heller tvivler om, at Saltholm er særdeles velegnet; det er fastslået igennem alle de undersøgelser, der er foretaget, at den er egnet og hensigtsmæssig; vi ved, at støjen, når baneretningerne lægges på den rette måde, vil være mindst generende fra Saltholmsområdet.

En side, der ikke rigtig har været fremme i diskussionen om de to muligheder, som realistisk drøftes, Saltholm eller Sydamerger, er den, at vor generation ikke — mener jeg — kan tillade sig at frarøve det storkøbenhavnske område Sydamerger. Vi må regne med, at de beslutninger, vi her træffer, dækker flere generationer, og vi ved, at år 2000 vil der være — der er jo allerede et stærkt behov i dag — et endnu større behov for åndehuller i området, og da er det et af de områder, som ikke bør være snuppet forinden. Det må have stor vægt, når man skal tage stilling til og veje de to muligheder imod hinanden, også hvis det drejer sig om penge. Vi ved, at det er antydnet, at Saltholm kan blive lidt dyrere; men senere beregninger vil nu nok vise, at det forholder sig ikke sådan.

Ministeren er i sin redegørelse inde på jernbaneanlægget i forbindelse med Sydamerger og Saltholm, og jeg vil gerne herom sige, at vi ved, at jernbaneforbindelser er væsentlig billigere eller giver en væsentlig bedre driftsøkonomi, fordi de kan producere mere end vejbaner, og vi må jo forudsætte, at år 2000 er hele Malmøområdet integreret i det storkøbenhavnske S-banenet, som vi til den tid vil have.

Vi kan altså ikke på det nærværende grundlag tage stilling, men vi vil i høj grad være indstillet på at følge arbejdet, som det nu foreligger, sådan at vi hen på efteråret kan få lejlighed til, at tage endelig

[Horn.]

stilling til problemerne, når de foreligger endeligt udredt fra den arbejdsgruppe, som er nedsat, og ministeren kan fremlægge sine synspunkter her.

Man kan stille det spørgsmål: kan Danmark overhovedet klare den opgave? Ja, det er jo spørgsmålet, om den danske befolkning, om Nordens befolkning vil sikre sig at være med i hele den udvikling, som foregår produktionsmæssigt i vor verden med alle de mange tekniske muligheder.

Jeg har gentagne gange givet udtryk for, at jeg vil tro, det er hensigtsmæssigt at lade et privat konsortium på nærmere fastsatte vilkår anlægge og finansiere — det kan også være to selskaber — fordi de har hele administrationsapparatet i forvejen, så staten ikke skal begynde at opbygge det. Det forudsætter naturligvis, at staten til gengæld har et meget stærkt kontrolorgan både vedrørende produktionsområdet og investeringerne. Det forudsætter endvidere, at man har en benyttelsesafgift både for lufthavnen naturligvis og for faste forbindelser — enten det nu måtte være Store-Bælt, eller det er på det område, der her er tale om — sådan som man har gjort det i en række lande og over en periode på 25-30 år alt efter forholdene, hvorefter dette konsortium kan levere anlæggene gratis tilbage til samfundet, som så selv kan afgøre, om det vil udnytte dem skattemæssigt eller ikke — det vil være mest hensigtsmæssigt ikke at gøre dette.

Ministerens omtalte i sin redegørelse rentabiliteten i Kastrup — de driftsomkostninger, der ville være ved at udbygge Kastrup, og at det ville kunne klares i de nærmeste år — men allerede i 1990 vil det være en god forretning at have en stor lufthavn, og derfor må vi jo også se det ud fra et rent forretningsmæssigt synspunkt. Jeg har nævnt, at der er omkostninger ved at overleve ude på Kastrup, men dem må vi tage, og for at vi også kan komme hurtigt nok frem med problemerne, vil jeg gerne pege på en side i Øresundsudvalgets betænkning, hvor der opstilles visse ting, som hurtigst muligt bør afklares, for at projekteringen, forprojekteringen, kan foregå, så man ikke taber tid på det område. Der er der al anledning for det arbejdsudvalg, som er nedsat, til at beskæftige sig hermed

og ikke forhale den udvikling, der her er i gang.

Øresundsinvesteringerne i relation til andre investeringer er jo også en ting, som naturligvis vil indgå i disse overvejelser. Vi havde fra vor regerings side forberedt eller var i gang med at få ajourført det trafikøkonomiske udvalgs betænkningsoptillinger fra 1961, og derefter skulle de naturligvis indgå i en samlet overvejelse af alle vore investeringer. Dermed ville vi have fået lejlighed til at efterprøve, om folketinget fortsat vedstår, at det har givet den sympatitilkendegivelse, som blev givet — den 16. maj 1963, tror jeg det var — om, at Store-Bælt havde førsteprioriteten. Vi må ikke overse, at denne problemstilling jo i høj grad vil blive aktuel, når vi skal tage stilling til disse store anlæg. Der vil være delte meninger om, hvor man først skal investere, om Store-Bælt skal bevare sin førsteprioritet, eller disse to anlæg, som må hænge sammen, er dem, der skal frem i billedet. Jeg vil tro, at der må kunne blive en vis samtidighed i disse ting, hvis det lægges rigtigt til rette. Derved skulle man vel kunne enes om det, uden at den ene del af landet føler, at den bliver forfordelt. Det er jo i høj grad spørgsmålet om nyttevirksomheden, der her må være afgørende for, hvorledes man vil prioritere, eller det, man vist i moderne økonomi kalder lønsomheds-teorien. Det må være den, der er afgørende, og her mangler vi jo igen det trafikøkonomiske forskningsinstitut, som virkelig kunne sige os, hvordan det rent faktisk forholder sig. Men det vil naturligvis få stor indflydelse, afgørende indflydelse, på vor stilling til sin tid, hvorledes man tænker sig projekteringen skal foregå, hvorledes anlæggene skal udføres. Vi ved jo, at Store-Bæltsgruppen hen på sommeren eller efteråret kommer med sin redegørelse, og vi ved også, at der vil være forskellige alternativer at vælge imellem. Vi ved også, at på det seneste ser det ud til, at dette projekt vil blive et par hundrede millioner kr. eller mere dyrere, fordi udviklingen fordrer en større spændvidde end den, som vi i sin tid i Store-Bæltskommissionen regnede med var tilstrækkelig. Må jeg i samme forbindelse sige, at det dokument, som blev uddelt her forleden dag om Store-Bælt, har en lang række unøjagtige og forkerte oplysninger

[Horn.]

om, hvorledes arbejdskraften og andre ting vil være.

Ja, det er, hvad vi vil sige på nuværende tidspunkt. Vi afventer, hvad ministeren for offentlige arbejder kan fremlægge for os til efteråret på grundlag af de arbejdsudvalg, der er i gang, og så vil vi tage stilling, men altså være indstillet på, som jeg nævnte til indledning, at folketingets partier igennem et udvalg kommer til at følge sagen, og det kan som sagt kun ske ved, at vi senere stiller forslag til beslutning herom.

Stæhr Johansen: Jeg vil først gerne takke ministeren for den redegørelse, der er blevet givet folketinget, således at vi har fået mulighed for at føre denne debat. Det er min bestemte opfattelse, at det er en hastesag, vi her må beskæftige os med. Luftfartens kolossale udvikling bevirker, at vi må se i øjnene, at hvis vi skal beholde en storlufthavn her i Skandinavien i almindelighed og i Danmark i særdeleshed, må man finde frem til en løsning inden alt for længe. Men det er jo ganske klart, at en løsning, der koster så mange penge — man har vel lov til at sige, at det vil dreje sig om en investering, der er den største, som samlet er blevet vedtaget af det høje ting — må overvejes meget nøje, og alle muligheder må undersøges. Jeg mener, man kan dele problemstillingen op i tre dele. For det første spørgsmålet om nødvendigheden af en ny storlufthavn, som jeg næsten har besvaret; men skal vende tilbage til, dernæst om denne lufthavn skal være en fortsat udvidelse af Kastrup, eller den skal placeres på Sydager eller på Saltholm. Og endvidere er det jo så klart, at hvis det bliver den sidste løsning, kommer det til at påvirke spørgsmålet om en Øresundsbro, og også her vil vi fra mit partis side gerne fremkomme med nogle enkelte bemærkninger om problemet Store-Bæltsbro eller Øresundsbro, idet vi fra vor side altid har fastholdt — og vi har også forstået, at andre har gjort det i dette høje ting — at Store-

Bæltsbroen af hensyn til andre interesser må have en førsteprioritet; men også om dette skal jeg gøre nogle bemærkninger senere.

Hvis man først ser på det første spørgsmål, nødvendigheden af en ny lufthavn, ja, så ved vi jo, at Kastrup efterhånden er vokset op til at blive Europas fjerdestørste lufthavn. Det er noget, man har grund til at være stolt af, når man tænker på Danmarks og i øvrigt Skandinavien's placering sådan lidt ude i randen af Europa, og det er jo meget store tal, der passerer Kastrup hvert år. I 1967 var det 4,8 millioner; det var en stigning på 20 pct. i forhold til 1966, og siden 1955 har stigningstakten været ikke mindre end 15 pct. hvert år. Det er en udvikling, der viser, at ved alle de tidligere udvidelser, som vi har haft til behandling her i folketinget, er vi — kan man næsten sige — kommet bagefter. Allerede før udvidelserne er blevet færdige, har anlæggene været for små til at tage den enorme stigning, der har været inden for luftbefordringen. Og efter de prognoser, der foreligger i de forskellige betænkninger, er alle uden undtagelse enige om, at denne stigning vil fortsætte, selv om den betænkning, der sidst er udarbejdet her, regner med, at man efter 1970 vil komme ned på 5 pct. i modsætning til 20 pct. sidste år og 15 pct. i de andre år.

Nu foreligger der fra SAS en redegørelse, hvoraf det fremgår, at man ikke mener, man vil komme så langt ned, men at det vil komme til at ligge på 6 å 7 pct., og det er altså lidt højere end efter de prognoser, man regner med i lufthavnsbetænkningen. Derfor må man vel næsten se i øjnene, at vi i 1990 må regne med, at det ikke bliver 20 millioner, som skal passere Kastrup eller den nye lufthavn, hvor den kommer til at ligge, men ikke mindre end 25 millioner. Man må hellere se i øjnene, belært af de erfaringer, som man har haft, at stigningen er meget stor på grund af den velstandsforøgelse, som vi håber kan fortsætte her i landet, og på grund af charterflyvningen,

[Stæhr Johansen.]

som jo efterhånden også er vokset, og endelig på grund af det nye område inden for flyvningen, som får stadig større og større betydning både for luftfartsselskaberne og for forbrugerne, men som kræver plads, nemlig fragtflyvningen, hvor man også må regne med en meget stor stigning i de kommende år. Alt dette peger altså imod, at hvis ikke vi her i Danmark og i Skandinavien — for det kan vi jo tage med — skal sejles agterud af andre lufthavne i Europa, må man hurtigt træffe en beslutning. Disse tal understreger det meget, meget stærkt.

Derfor vil jeg gerne besvare det første spørgsmål, jeg stillede, derhen, at det er nødvendigt, at man får en storlufthavn. Tallene viser, at udviklingen er sådan, at man vil formindske Danmarks produktive muligheder, også den fortjenstmargen, vi har på luftfarten, hvis man ikke herfra kan finde frem til en løsning inden for overkommelig tid.

Det næste spørgsmål er: er det ikke muligt, at Kastrup kan udbygges? Man kan jo sige, at dér ligger en stor lufthavn, og jeg kan i hvert fald sige — og den erfaring tror jeg man har overalt i verden — at man endnu ikke har set en lufthavn blive nedlagt, dertil er investeringen for kostbar. Jeg ser ganske vist i en rapport fra SAS, at man mener, at lufthavnen i Kastrup kan fortsætte sideordnet med Saltholm et kort stykke tid, men jeg mener også, dette spørgsmål må undersøges, fordi det jo er et spørgsmål om maskintyper, om charter-selskaber og om luftrummet, som dér er afgørende. Særlig hvis man flyver med lidt ældre maskintyper, får man jo ikke det støjproblem, som er problemet derude. Men vi har jo fra alle eksperter fået oplyst, at den nuværende trafikkapacitet i Kastrup lufthavn allerede er opbrugt, og de tal, jeg nævnte før, taler jo også deres tydelige sprog. Det har jo tidligere været diskuteret, om man skulle udvide lufthavnen, men arbejdet blev som følge af en regeringsbeslutning ikke fuldført, fordi man veg tilbage for nye ekspropriationer på Amager til en lufthavnsudvidelse, som med tiden ville skære Amager over og beslaglægge store områder, der indgik i planerne for udvidelse af den storkøbenhavnske boligmasse. Men med den viden, vi nu er i besiddelse af, må man vel

nok kunne tilføje, at en sådan løsning tillige ville have medført betydelige støjgener for store dele af København. Man ville med tiden blive nødt til at indføre yderligere restriktioner for lufthavnens benyttelse, og den ville da ikke kunne tjene sit formål på en tilfredsstillende måde. Dette forhold kendes jo fra mange større byer i udlandet. På den anden side set må det erkendes, at Kastrup lufthavn har en enestående god beliggenhed i forhold til hovedstaden, og jeg er overbevist om, at det forhold, at transporttiden fra flyveplads til bycentrum er så kort og bekvem, har haft en overordentlig stor betydning for Kastrup lufthavns udbygning og succes. Men med de større og større flyvemaskiner, man anvender, og med jetmotorens fremkomst er der jo desværre opstået en støjlage, som efter eksperters mening vil blive større og større, og som derigennem vil virke så stærkt generende, at man må se i øjnene, at når disse store maskiner kommer, vil Kastrup, alene på grund af støjlagen, ikke være hensigtsmæssig at anvende. Derfor mener jeg også, at man kan sige — og være enig med de eksperter, der hidtil har udtalt sig — at en udbygning af Kastrup er ikke løsningen på problemet.

Går man så til Sydager, er der jo ikke tvivl om, at der er en del plusser ved denne plan. Der er dette, at man kan sige, at der er en nemmere og billigere forbindelse til Storkøbenhavn, og udgifterne til vejanlæg vil blive mindre; dette luftrums benyttelse er mindre generende for det svenske luftområde — vi må jo altid tænke på vore naboer. Og hvad anlæggene angår — og det er vel det vigtigste — er udgifterne på ca. 3,7 milliarder mod ca. 5 milliarder på Saltholm, når udgiften til transporten derover bliver indregnet. Sydager er altså væsentligt billigere. Støjlagen vil blive en ubetydelighed større end for Saltholm; det må betragtes som et af minusserne, men det er dog ikke så stort. Til gengæld er udgifterne ret store til ændringer i de forsvarsanlæg, der er placeret på sydsiden af Amager, og endvidere måtte man, hvis lufthavnen kom til at ligge på Sydager, inddrage en række arealer velegnede til boligbebyggelse, noget, vi jo savner meget her i Storkøbenhavn. Spørgsmålet om fuglene, som jo også er indgående drøftet i betænkningen, er også lidt mere risikobetonet end på Saltholm. Jeg har for-

[Stær Johansen.]

søgt her både at ridse plusser og minusser op, men det er naturligvis noget, som man yderligere må undersøge i udvalget.

Hvad Saltholm angår, må man jo som det, der er på plussiden, fremhæve, at Saltholm er omgivet af vand på alle sider og derved har en meget let indflyvning, og der er ingen beboelse i nærheden; det, som man ofte har set omkring lufthavne, at lufthavne tiltrækker beboelse og bebyggelse, er altså noget, man kan sige man vil være fri for på Saltholm; der er jo ganske nødvendige grænser for beboelse. Endvidere generer Saltholm ikke militærets flyvepladser. Der er en erklæring i betænkningen om, at militæret absolut foretrækker Saltholm fremfor Sydamerger, men Saltholm er altså dyrere og kræver et ret stort og dyrt vej-anlæg eller en tunnel de 7 km fra Amager og over til Saltholm. Så giver det til gengæld det plus, at hvis der kommer en broforbindelse, vil det medføre, at svenske passagerer har lettere ved at anvende Saltholm som flyveplads; det må jo ses, ikke mindst for flyveselskabernes vedkommende, som et plus. Og så er det jo sådan, at sagskundskaben og flyveselskaberne hælder til Saltholmløsningen og mener, at den nærmer sig det ideelle. Men det er jo ganske klart — som jeg sagde før — at med de store beløb, det drejer sig om, er det nødvendigt at afveje alle de muligheder, der er, før man træffer en bestemmelse, og jeg vil også derfor mene, at det vil være nødvendigt for det udvalg, der bliver nedsat, at arbejde i sommer, for spørgsmålet må jo løses, som jeg allerede tidligere har nævnt.

Jeg vil alligevel ikke undlade at komme ind på spørgsmålet om broerne. Det er jo klart, at får man et anlæg på Saltholm, vil det bevirke, at spørgsmålet om bygning af en Øresundsbro vil komme længere frem i lyset end efter den folketingsbeslutning, der blev truffet, så vidt jeg husker, i 1961. Men der er kun én ting, jeg gerne vil sige på mit partis vegne: at vi stadig væk mener, at broproblemerne må løses efter den prioritering, folketinget én gang har vedtaget, nemlig at Store-Bælt af nationale og produktionsmæssige grunde må gennemføres før Øresund, forudsat at der skal være en prioritering. Denne tilkobling eller sammensvejsning med Jylland og Fyn betragter vi som

meget væsentlig for Danmarks udvikling fremover, også af hensyn til det store problem, vi har med konkurrencen fra Hamborg på alle mulige områder, så vi ønsker altså fortsat Store-Bælt som nr. 1. Men jeg vil dog gerne understrege, at vi også ser med velvilje på det, hvis opgaverne muligvis kan løses samtidig; og hvis det bliver en privat finansiering, vil det jo ikke belaste statens likviditet. Jeg kan sige, at jeg er helt enig med den ledende artikel, der er i Politiken i dag, og som jeg gerne vil citere; man slutter med at sige:

„Når de store trafikinvesteringer drøftes — sådan som det sker i dag i folketinget — bør det også med i bedømmelsen, at sund- og bæltbroerne ikke nødvendigvis bør opfattes som tumlinger, der slår hinanden ud. Tværtimod kan der tænkes betydelige tekniske, arbejdskraftmæssige og finansielle fordele ved en samlet planlægning og nogenlunde samtidig gennemførelse af de to store investeringsarbejder.“

Det er også de tanker, som vi har gjort os i vores parti, men jeg vil som sagt gerne endnu en gang fremhæve, at bliver der spørgsmål om prioritering, skal der i hvert fald meget stærke argumenter til, for at vi vil ændre den stilling, som hele dette ting har været enig om, og som samtlige tidligere trafikministre har været enige om, nemlig Store-Bæltbroens placering som nr. 1 inden for prioriteringen.

Til slut vil jeg kun sige, at vi fra vor side er klar over, at vi befinder os i en situation, hvor det er noget af en nødvendighed, at vi nu får taget en principbeslutning om storlufthavnen, og vi håber, at denne forhandling kan resultere i nedsættelse af et udvalg, som kan gennemgå de forskellige forslag, der foreligger. Det står fast for os, at vi ved, at Kastrup lufthavn i dag er blevet nr. 4 her i Europa. Vi ved, at vor beliggenhed er sådan, at en virkelig skandinavisk storlufthavn kun kan placeres omkring København, og vi ved, at en storlufthavn betyder uhyre meget, både når det drejer sig om produktion, når det drejer sig om indtægter, og ikke mindst når det drejer sig om de mange rejsende, der indirekte lægger mange penge her i Danmark. Vi mener derfor, at vi helt kan tilslutte os den tankegang, der er fremme, nemlig at det gælder

[Stæhr: Johansen.]

om nu at komme i gang med dette spørgsmål, således at vi forhåbentlig i næste samling kan tage den principbeslutning, som jeg mener vil gavne ikke alene Danmark, men hele Skandinavien.

Holmberg: Jeg vil også gerne have lov til at takke ministeren for den anledning, vi har fået til her i folketinget at drøfte, jeg kan godt sige denne store sag. For alle må jo erkende, at Kastrup lufthavn ikke kan tage den trafik, som vi ved kommer. Hvor stor den bliver, er der jo ingen der med bestemthed kan sige, men at spørgsmålet kræver nøje overvejelse, er jo en selvfølge. Men det er vist også en selvfølge, at det haster.

Vi kan ikke på nogen måde sige, at folketinget møder uforberedt til denne diskussion, for vi har jo inden for det sidste halve år fået 4 omfattende beretninger og betænkninger vedrørende Øresundsproblemerne. Her tænker jeg på Øresundsgruppens betænkning om faste forbindelser over Øresund og endvidere Saltholmudvalgets betænkning om etablering af en lufthavn på Saltholm, kombineret med den faste forbindelse i KM-linjen, og så har vi fået fremtidsudvalgets betænkning og vurdering af mulighederne for etablering af lufthavn ved Kongelunden og på Saltholm og nu sidst anlægs- og planlægningsudvalgets redegørelse af 14. maj 1968 om de bygge- og anlægsarbejder, der skal bringes til udførelse i Kastrup lufthavn, inden den nye lufthavn kan tages i brug, så på den måde har folketinget jo fået en hel del forhåndsmateriale.

Egentlig mener jeg, at man af samtlige redegørelser kan læse, at det haster med en beslutning, og endvidere, at etablering af en ny storlufthavn i Øresundsregionen må have den højeste prioritet i det samlede anlægsprogram for området. Og uanset hvilken afgørelse der bliver truffet, er det sikkert også rigtigt, at der skal udføres store arbejder på Kastrup lufthavn for at klare den tid, der kommer, inden vi får en ny storlufthavn; der regnes jo dér med meget store beløb, over 500 mill. kr., inden for de første 8 år i Kastrup, for at den i det hele taget kan overleve det trafikpres,

som jo allerede er i gang, så vi må vistnok erkende, at det kan være dyrt at vente med en afgørelse. Men det er da klart, at vi skal tænke os godt om, da denne beslutning jo, hvis den træffes, griber ind i en række planlægningsopgaver i Øresundsregionen, og det er jo lige så klart, at beslutningen om etablering af forbindelse til Sverige skal drøftes med den svenske regering og rigsdag. Men jeg er altså enig med ministeren i, at det haster med at træffe en beslutning; dog haster det jo aldrig mere, end at vi skal have det hele undersøgt meget grundigt. Vi skal naturligvis prøve at finde ud af, om Kastrup skal udbygges, og om det skal være Kongelunden, eller det skal være Saltholm. At SAS også venter på en principbeslutning, er klart, for de vil jo kommet til at stå langt stærkere i forhandlingerne, hvis det ret hurtigt kan siges, hvor en kommende storlufthavn skal placeres.

Vi har jo heller ikke råd til alt for mange uregelmæssigheder i Kastrup lufthavn. Kastrup lufthavn er vistnok bare den femtestørste i Europa, men det går ikke an at komme ind i en ustabil og skadelig rytme, som i sin yderste konsekvens kan ødelægge beflyvningsmulighederne på lufthavnen. De store beløb, der skal ofres på Kastrup lufthavn, inden den nye lufthavn er en kendsgerning, kan vi altså ikke betragte som en fejlinvestering, og det går ikke an med alt for store forsinkelser i trafikken som dem, vi var vidne til for et stykke tid siden, ganske vist af andre årsager, men alligevel med et tab for selskaberne på fra 1/2 til 1 mill. kr. daglig. Det kunne jo måske få selskaberne til at overveje andre lufthavne. Vi står altså over for, at vi må betragte det som en samfundsmæssig vurdering, og det er en meget væsentlig samfundsmæssig vurdering.

Vi ved, at et af de alvorligste problemer — i alle tilfælde et meget alvorligt problem — ved fremtidens lufthavn er støjproblemet, og vi ved, at luftfartsdirektoratet utallige gange modtager klager over støj fra den nuværende lufthavn, og det uanset at der er indført restriktioner til sikring af beboerne i de omliggende boligkvarterer.

Kastrup lufthavn er jo dimensioneret til ca. 100.000 operationer årlig, og vi er allerede nu oppe på ca. 135.000 — det var

[Holmberg.]

altså i 1967 — og inden så længe, inden for en 10 års periode eller deromkring, skulle vi efter prognoserne være oppe på ca. 300.000 operationer; det siger en hel del om det helt nødvendige i en udbygning af hovedbanesystemet, og det gælder jo også tværbanesystemet; men at det unægtelig giver store gener for beboerne på Amager, er da sikkert. Der var godt nok én, der sagde engang: det hjælper ikke, de råber op derude, for der er jo ingen, der kan høre dem.

Se, professor Ingerslev har foretaget omfattende undersøgelser for de to alternativer: Kongelundlufthavnen og Saltholmlufthavnen, og desværre fremgår det af de undersøgelser, at hvad enten lufthavnen placeres det ene eller det andet af disse steder, vil der være støjproblemer — men det vil der jo være alle steder, hvor en lufthavn bliver placeret; det mærker beboerne jo overalt.

Vi har ikke taget endelig stilling i vor gruppe; dog mener jeg, jeg kan sige, at vi foreløbig er nået dertil, at en udbygning af Kastrup lufthavn med den helt nødvendige følge: nedrivning af bestående boligbebyggelse i Tårnby og Dragør og Store-Magleby kommuner, ikke kan anbefales. De oplysninger, der er fremkommet fra Sverige, sammenholdt med professor Ingerslevs, både om støjundersøgelser, operationsprocedure, hensigtsmæssig baneorientering osv., taler jo egentlig ved gennemlæsning et ret tydeligt sprog: det må blive Saltholm. Jeg mener også at kunne sige, at det er der overvejende stemning for i min gruppe. Men så er der det økonomiske, også sammenholdt med andre opgaver, som skal løses; det mener jeg vi bedre kan drøfte i det udvalg, som vel skal nedsættes.

Vi har jo foreløbig nogle økonomiske beregninger. Vi har Saltholmudvalgets betænkning, og det mener jeg er et godt materiale; betænkningen, der er tilstillet alle folketingets medlemmer, redegør for, hvorledes en lufthavn med en fast forbindelse i KM-linjen kan etableres inden 1976. Men det er jo under forudsætning af, at en hurtig beslutning kan træffes, i alle tilfælde nu i sidste periode af 1960erne, så at detailprojekteringen kan begynde, skal vi sige inden 1969; så skulle beløbsrammen

være omkring, jeg kan godt sige ca. 4 milliarder kr. At en hurtig beslutning her kan bidrage til at nedsætte udgifterne til Kastrup lufthavn, er jo en selvfølge.

Se, udvalget har endvidere forudsat, at lufthavnen og den faste forbindelse økonomisk skulle hvile i sig selv, og det er jo en interessant oplysning; det nævnes også, at der ikke bliver tale om at belaste statsbudgettet med nogen udgift. Men så må vi også have at vide, hvor meget det egentlig vil belaste det danske lánemarked, og det betragter jeg som en meget væsentlig ting. Jeg nævner det af flere grunde; jeg tænker også på et andet stort projekt, nemlig Store-Bæltsbroen, og her må vi jo ikke glemme, at folketinget har truffet principbeslutning om, at den skal bygges. Store-Bæltsbroen har jo indtil nu stået som nr. 1 på prioriteringslisten af de helt store opgaver, og spørgsmålet er så nu, om det projekt stadig kan beholde den plads. Det skal vi heller ikke tage stilling til i øjeblikket, men vi må jo nødvendigvis være ærlige og sige, at det måske er ret tvivlsomt. Det er altså en af de ting, som vi videre må drøfte, men der er for mig ingen tvivl om, at Store-Bæltsbroen skal bygges. Og så tror jeg endvidere også, vi stadig væk må tænke på, at Store-Bælt skal have en høj prioritet, for vi må jo her tænke på lidt længere sigt, og det er også nødvendigt for os, at vi tænker på Jylland og Fyn i forbindelse med, at der er noget, der hedder Hamborg. Jeg ved godt, det er drøftet her før; jeg vil bare nævne, at der er væsentlige problemer også her.

Men hvis vi nu når dertil — og det skønner jeg vi gør — at folketinget egentlig må anbefale Saltholm med de reservationer, som jeg har nævnt, så kan jeg i og for sig ikke se andet, end at alle de undersøgelser, som måtte være tilbage, egentlig godt kunne fortsætte i sommerens løb, således at det hele, når den endelige beslutning til efteråret skal træffes, er så alsidigt belyst som muligt, og her vil jeg anbefale ministeren at lade foretage og videreføre de undersøgelser, som er en forudsætning for arbejdets hurtige igangsættelse. Vi skal ikke træffe overlede beslutninger, vil jeg have lov at sige til sidst; men at vente for længe kan også være kostbart, og Saltholm,

[Holmberg.]

det er for mig ret naturligt det rigtige. Jeg kan altså anbefale, at vi hurtigt når frem til en beslutning.

Bilgrav-Nielsen: Det var en meget udførlig redegørelse, ministeren forleden gav folketinget om lufthavnspørgsmålet, og der er grund til at takke for, at vi dermed har fået et væsentligt bidrag til den fortsatte debat om hele Øresundsområdet og i særdeleshed om, hvor vi skal placere en kommende storlufthavn.

Det må vist efterhånden være klart for alle, at med den udvikling, der er i gang inden for lufttransporten, er det uomgængelig nødvendigt, at vi i Danmark udbygger vore muligheder for at være med på dette område. Gør vi ikke det, vil vi simpelt hen blive forbigået eller rettere sagt blive overfløjet og ingen glæde få af den udvikling, som finder sted. En ellers ekspansiv udvikling, både erhvervsmæssigt, turistmæssigt og på anden måde, vil udeblive, og nogle for samfundet meget vigtige udviklingsmuligheder vil ikke være til stede.

Det er bl. a. derfor af helt afgørende betydning, at vi snart kommer til klarhed omkring dette lufthavnsspørgsmål og over, hvor stort et område vi skal afstikke til en sådan lufthavn, for at den ikke med tiden skal blive for lille. Spørgsmålet er, hvor det område findes, der opfylder disse betingelser samtidig med en række andre betingelser: de mindst mulige støjgener, de mindst mulige anlægsudgifter, den størst mulige sikkerhed både på land og i luften og den mest hensigtsmæssige placering i relation til områdets erhvervs- og trafikmæssige udvikling.

Ministeren siger et sted i sin redegørelse, at han har forsøgt at holde sig til de tørre kendsgerninger, og det skal ministeren ikke have utak for. Alene tørre kendsgerninger bør tælle i denne sag. Begejstringens rus, enten den udspringer af en dyb beundring for et teknisk vidunder, som en Saltholmlufthavn med omfattende tunnelforbindelser kan blive, eller den udspringer af en umættelig trang til altid at søge de fællesnordiske opgaver, kan ikke være afgørende i denne sag, og hvad det sidste angår, da slet ikke så længe det endnu er ret uklart, om de andre nordiske lande, og i

særdeleshed Sverige, vil betragte dette som et fællesnordisk anliggende.

Jeg skal ikke her nærmere diskutere, om det er muligt, endsiige ønskeligt, at give storlufthavnen en anden placering end de to muligheder, ministeren omtaler i sin redegørelse, og som også efter mange ændringer var det, der var opgaven for det udvalg, man pålagde at belyse problemerne omkring de to nævnte muligheder. Kastrup lufthavns udvidelse til en kapacitet omkring det tredobbelte af, hvad denne lufthavn nu rummer, må vist siges at være en umulighed. De dermed forbundne arealerhvervelser og støjgener taler klart imod en sådan udbygning. Heller ikke en mulig placering vest for København finder jeg anledning til nærmere at diskutere; den rapport, hvor dette spørgsmål behandles, fremtidsbetænkningens bilag 2, indeholder så mange afgørende faktorer, som alle taler imod en sådan løsning. Jeg kan derfor sige, at det forekommer mig ganske oplagt, at den kommende danske storlufthavn må placeres enten på Sydamerger — og da formentlig i den sydligste af de to positioner, man her har talt om — eller på Saltholm.

Det, der synes at være de vanskeligste problemer ved placeringen på Saltholm, henholdsvis Sydamerger, er støjproblemet, det er operationsproblemet i luften, og det er det landværts trafikproblem, der også vil opstå, og endelig er der den finansielle side af sagen og tidsfaktoren.

Hvad angår operationsproblemet i luften, synes en placering på Sydamerger at volde de færreste vanskeligheder med relation til det svenske luftrum, men til gengæld kan der blive vanskeligheder med den eventuelle fremtidige udnyttelse af Tune lufthavn. Saltholmløsningen vil derimod give vanskeligheder i førstnævnte henseende. Jeg forstår på ministeren, at han er opmærksom på dette problem, og at der allerede har været drøftelser med ministerens svenske kollega. Jeg kunne tænke mig i denne forbindelse, hvis ministeren ønsker at give en oplysning på nuværende tidspunkt, at høre ministerens mening om et sådant luftrumssamarbejde. Bliver en eventuel Saltholmlufthavn et rent dansk anliggende, vil ministeren så føle det tilstrækkeligt med en almindelig aftale med svenskerne om luftrumsspørgsmålet? Hele

[Bilgrav-Nielsen.]

spørgsmålet om den fælles luftkontrol i Øresundsområdet kunne jeg også tænke mig at høre ministerens mening om. Så vidt mig bekendt har man for et års tid siden mellem danske og svenske luftfartsmyndigheder ført forhandlinger om muligheden af at få et fælles luftkontrolcenter. Så vidt mig bekendt strandede disse forhandlinger på vanskeligheder af militær art, nærmere præciseret ved det danske NATO-medlemskab og ved Sveriges neutralitet. Spørgsmålet blev derefter henlagt med anmærkning om, at det skulle tages op igen, hvis Saltholmplanen skulle realiseres.

Fremtidsudvalget fastslår i sin betænkning, at udgifterne til anlæg af selve lufthavnen stort set vil koste lige meget på Sydamerger, henholdsvis Saltholm. Udvalget anslår, at det målt i 1967-priser vil koste ca. 3 milliarder kr., et skøn, der afgjort — også efter udvalgets egen opfattelse — er behæftet med betydelig usikkerhed. Men da denne usikkerhed ikke vil have afgørende betydning i forholdet de to placeringsmuligheder imellem, kan man altså ikke heraf skønne over, hvilken løsning man må foretrække.

Hvad derimod angår udgifterne til tilvejebringelse af selve lufthavnsarealet, ligger sagen noget anderledes i forholdet de to løsninger imellem. Udgiften til tilvejebringelse af arealet på Saltholm er anslået til at ville koste omkring 370 mill. kr., hvor udgiften på Sydamerger vil komme op på et sted mellem 525 og 645 mill. kr., alt efter hvilken af de to Sydamergerplaceringer man vælger. På dette punkt synes Sydamergerløsningen at blive dyrest. Modsat forholder det sig med udgifterne til etablering af de eksterne trafikforbindelser. Her ser det ud til, at Saltholmløsningen bliver langt den dyreste, hvilket skyldes, at det bliver nødvendigt at tilvejebringe en eller flere af KM-forbindelsen uafhængige trafikårer mellem Amerger og Saltholm.

De samlede anlægsudgifter ved fuld udbygning — og dem vil jeg gerne have lov til at regne med indtil videre, og jeg er enig med ministeren i den betragtning, at det er vanskeligt at skønne etapevis, fordi det er vanskeligt at skønne over den fordeling, der finder sted — men hvis vi altså tager de samlede udgifter til lufthavnenes fulde ud-

bygning, så ser det sådan ud, at man indtil videre regner med, at det vil koste et sted mellem 3,6 og 3,7 milliarder kr. at placere lufthavnen på Sydamerger, og at en placering på Saltholm anslås til at ville koste et sted mellem 4,6 og 5,2 milliarder kr. Det vil altså sige, at Saltholmløsningen skønnes at ville blive ca. 1½ milliard kr. dyrere, end hvis vi anlægger lufthavnen på Sydamerger. Der er her grund til at være opmærksom på — hvad fremtidsudvalget også er — at man ved de udgiftsskøn, der er foretaget, er stødt på mange vanskeligheder, vanskeligheder, der lader ane, at tallene måske ikke vil holde. Jeg skal ikke af disse problemer og af denne prisforskel slutte, at man ikke skal vælge Saltholm, men jeg vil dog gøre opmærksom på, at vælger man den dyreste løsning, så må man kunne påpege fremtrædende fordele ved denne løsning. Det forekommer mig nødvendigt med et betydeligt opklaringsarbejde, inden vi beslutter os. Ikke mindst hersker der mange uklarheder omkring kombinationen af en eventuel storlufthavn og den faste Øresundsforbindelse.

Ministeren siger i sin redegørelse, at han ved vurderingen af rentabiliteten af lufthavnene de pågældende steder helt vil se bort fra den faste forbindelse, idet ministeren forudsætter denne selvstændigt finansieret gennem broenge. Jeg vil godt spørge ministeren, hvilke overvejelser han har gjort sig i så henseende. Tænker ministeren sig, at alle, der færdes på KM-linjen, skal betale afgift, også de, der er på vej til eller fra lufthavnen? Denne lufthavnstrafik er i øvrigt også ret uafklaret. I fremtidsudvalgets betænkning taler man kun om den øgede trafik mellem Saltholm og Amerger i tilfælde af anlæg af en lufthavn på Saltholm. Derimod taler man intet om en øget lufthavnstrafik fra Sverige, hvis lufthavnen placeres på Saltholm i stedet for på Sydamerger, selv om det må forekomme ganske indlysende, at der også her vil være en øget trafik.

Jeg kan være helt enig med ministeren i, at den faste forbindelse og lufthavnen kan betragtes som to i henseende til rentabiliteten uafhængige anlæg.

Jeg ved ikke, om ministeren ønsker eller mener sig i stand til i dag at oplyse, hvordan det forholder sig med disse priser, men der er en enkelt uklarhed, synes jeg, i ministerens redegørelse, nemlig dér, hvor ministeren

[Bilgrav-Nielsen.]

taler om, hvilken merudgift man må påregne på KM-linjen som følge af lufthavnsanlægget på Saltholm. Det fremgår nemlig af fremtidsudvalgets betænkning, at udgiften til lufthavnsanlægget, uanset om man vælger Sydamerica eller Saltholm, vil blive de ca. 3 milliarder kr., men at der kommer en fordyrelse, hvis man vælger Saltholm, og at denne fordyrelse vil ligge et sted mellem 275 mill. kr. og 775 mill. kr.; og det er oven i købet i 1965-priser, hvilket i 1967-priser vil sige et sted mellem 342 mill. kr. og 900 mill. kr. i ekstraudgift ved en placering på Saltholm. Ministeren taler også om et beløb på 250 mill. kr. ekstra ét sted og et andet sted om et beløb på 285 mill. kr. ekstra. Men der findes sikkert en forklaring på disse tal.

Det forekommer mig i det hele taget, at der i de prisoverslag, vi opererer med, er så mange ubekendte størrelser, at det på nuværende tidspunkt må siges at være ret umuligt at sige noget konkret om de samlede udgifter. Problematikken bliver ikke enklere af, at vi i henholdsvis Saltholmudvalgets rapport og fremtidsudvalgets betænkning har materiale, der hver for sig ser ganske troværdigt ud, men sammenholdt skaber nogen uklarhed, og da ikke mindst hvad angår den økonomiske side af sagen.

Jeg skal i øvrigt sige, at jeg finder, at ministerens tanker vedrørende finansieringen er interessant; det ville måske være en god idé at lade et privat konsortium klare opgaven; blot må vi nok gøre os klart, at uanset hvad vi vælger, kan vi ikke anlægge denne storlufthavn, uden at der gives en statsgaranti for udenlandske lån.

Den arbejdsgruppe, som har arbejdet med trafikproblemerne på land som følge af en storlufthavns placering et af de to nævnte steder, har ikke lavet noget egentligt overslag over trafikantlægsudgifterne, men man har afgivet et skøn, der går ud på, at udgifterne til veje m. v. til de to lufthavne vil være lige store, nemlig ca. 75 mill. kr. Hermed er de økonomiske betragtninger naturligvis ikke overstået. En lang række byplanmæssige og trafikmæssige dispositioner på Københavnsegnen vil komme til at afhænge af, om den ene eller den anden placering vælges, og udgiftsdifferencer ved disse konsekvenser bør tages med. Det kan f. eks. nævnes, at Saltholmalternativet vil be-

laste den indre bys trafiknet i højere grad og derfor formodentlig på et eller andet tidspunkt stille større krav til anlæg af transitmotorvej, f. eks. den omtalte Kroneløbsvej.

I særdeleshed må vi være klar over, at vi også her må tage hensyn til trafiknettet ud over landet som sådant, og i den forbindelse skal jeg da også nævne, at vi ikke i den radikale gruppe mener, at vi for nærværende skal definitivt tage afstand fra den placering, vi har givet Store-Bæltsforbindelsen som nr. 1, men at vi må sige, at det jo er ret sandsynligt, at hvis der kommer denne storlufthavn, og hvis vi får denne faste forbindelse, så vil vi nok på et eller andet tidspunkt blive pisket til også at etablere Store-Bæltsforbindelsen. I øvrigt må vi regne med, at også trykket sydpå fra Sjælland vil blive øget. Endvidere synes jeg, det er værd at omtale, at det vistnok er en opfattelse hos mange, i hvert fald hos dem, der bor vest for Store-Bælt, at det erhvervsliø, der er placeret østfor, har betydelig bedre konkurrencevilkår over for de nordiske lande end dem, der bor vest for Store-Bælt — og jeg tror da, det kan være rigtigt. Også det må jo spille ind, når vi overvejer bygningen af denne Store-Bæltsforbindelse.

Jeg tror, vi må konstatere, at nok er problemet omkring Københavns lufthavn stort og kalder på hurtig handling, og jeg mener også, det er nødvendigt, at vi snart bestemmer os; men jeg synes bare ikke, det er muligt for os på det foreliggende grundlag endeligt at sige, hvad vi vil i denne sag.

Jeg vil — som andre ordførere har udtrykt det — tilslutte mig, at vi får truffet en beslutning om at nedsætte et folketingsudvalg til at modtage oplysninger løbende, således at vi kan få alle de prognoser, alle de udvalgsbetænkninger og alt det materiale, vi indtil videre har fået om de to problemer, grundigt gennemgravet og diskuteret, så vi kan få truffet beslutningen — og for vores skyld gerne til efteråret. Men det er jo vigtigt, at vi også i denne forbindelse får den nødvendige kontakt til svensk side. Jeg tror ikke, at vi kan løse dette problem på en tilfredsstillende måde, medmindre det sker i godt samarbejde med de øvrige nordiske lande.

Aksel Larsen: Jeg tror, jeg kan berolige min forgænger på talerstolen med, at der er

[Aksel Larsen.]

ingen, der drømmer om, at vi her i dag eller på nuværende tidspunkt eller i dette forår skal træffe beslutning om, hvor lufthavnen skal ligge, og hvilken forbindelse der skal have prioritet, den over Øresund eller den over Store-Bælt — det er der slet ingen fare for.

Jeg takker ministeren for den udførlige og sobre redegørelse. Jeg ved godt, der kunne være givet en langt mere udførlig redegørelse, men dette tillod tiden, forretningsordenen og den højtærede formand jo ikke, og jeg synes, vi har fået en redegørelse, som giver tilstrækkeligt grundlag til, at vi i hvert fald her kan diskutere den og tage stilling til, hvad folketinget videre vil gøre.

Det er jo egentlig første gang, folketinget kommer til at beskæftige sig med spørgsmålet om Københavns lufthavns fremtid, når Kastrup ikke mere kan anvendes, om Øresundsproblemerne i det hele taget, udbygningen af Øresundsregionen, og man kan måske sige, at det burde være sket noget før. Men nu er lejligheden der, nu må folketinget beskæftige sig med det, og naturligvis må vi sikre os, at folketinget kommer ind i billedet, ind i forhandlingerne, ind i overvejelserne, således at det sker ved et samspil mellem folketinget, ministeren, regeringen, eksperterne, Nordisk Råd, de øvrige landes regeringer og parlamentet osv. Det er betingelsen for, at vi til sin tid kan træffe de beslutninger, der må træffes.

Det er jo en sag, der har beskæftiget regeringerne i mange år, og den har beskæftiget Nordisk Råd i mange år, og måske må jeg minde om, at nu er det 3 år siden, Nordisk Råd i Reykjavik med alle stemmer imod 8 — det var 8 svenske medlemmer — rekommanderede regeringerne dels at bygge den første faste forbindelse over Øresund mellem København og Malmø, dels at undersøge, hvor man bedst kunne placere en nordisk storlufthavn i Øresundsområdet, idet man tilføjede: man bør først og fremmest undersøge alternativet Saltholm. Så længe har Nordisk Råd i hvert fald haft en

mening om sagen, og nu er det naturligvis det danske folketings og den danske regerings sag at drive den videre frem for at nå en afgørelse — og den rigtige afgørelse.

Det, der gør det påkrævet meget snart — jeg siger ikke i dag eller i dette forår — at nå til en afgørelse om lufthavnens kommende placering, er jo luftfartens rivende vækst. Alle prognoser bliver forældede, det har vi hørt tilstrækkeligt om. Det ligger sådan, at det er klart, at Kastrup lufthavn hverken med eller uden udvidelser, medmindre man tager praktisk talt hele Amager ind, vil kunne klare den nødvendige luftfart her i området. Der må skaffes en ny og bedre lufthavn.

Så er der det ved det, at i de nordiske lande — hvis man tænker på de nordiske landes områder som sådanne — er der kun ét sted, hvor man kan placere den virkelige storlufthavn. Jeg tror ikke, hr. Horn skulle have brugt udtrykket „centrallufthavn“ — det vil ikke lyde godt i Sverige. Der er kun ét sted, man kan placere den virkelige storlufthavn, og det er i Øresundsområdet. Der findes den nødvendige befolkningskoncentration, den nødvendige industri- og erhvervs-koncentration, der findes virkelig stedet, hvor storlufthavnen kan placeres både af erhvervsmæssige, befolkningsmæssige og geografiske grunde, der vil det egnede store trafikcentrum, for lufttrafikken kunne anbringes — ja, nu kom jeg selv til at sige omtrent det samme som hr. Horn — og derfor må vi se på, hvilke muligheder der findes her. Det er jo også det, Nordisk Råd har peget på, og så har Nordisk Råd som sagt peget på, at man først skulle undersøge Saltholm-alternativet.

Men til dette kommer, at det må anses for sikkert, at vi får en fast forbindelse over Øresund imellem København og Malmø og formentlig senere mellem Helsingør og Helsingborg. Disse faste forbindelser vil bevirke, at der kommer en rivende udvikling i gang her i området, såvel på Sjælland som i Skåne, at der her i Øresund bliver skabt et virkelig stort erhvervsøkonomisk kraft-

[Aksel Larsen.]

centrum af en størrelsesorden og en betydning, som kan måle sig med andre tilsvarende erhvervsøkonomiske kraftcentre — jeg nævner i flæng Hamborg og Rotterdam. Og så bliver det så meget mere nødvendigt, at man har den egnede storlufthavn, der virkelig kan tage den maksimale trafik.

Som ministerens problemstilling må forstås, skønnes det, at der kun er to muligheder: Sydamerger eller Saltholm. Naturligvis kunne man indvende: ja men der er jo også Skåne. Jeg tror, at set fra ethvert synspunkt vil Skåne være mindre egnet end disse to områder, bortset fra at den største befolkningsskoncentration jo uægtelig findes på vestsiden af Øresund, og at man vist vanskeligt kunne tænke sig Nordens storlufthavn lagt i nogen betydelig afstand fra København.

Men ellers er der jo bragt andre ting ind i billedet. Man har talt om Tune; det er forkastet. Der har været talt om Lammefjord; den ligger behagelig langt væk fra Øresund. Nu er der nogen, der taler om at bygge en kunstig ø i Kattgat, og jeg kunne jo personlig foreslå Thyborøn eller Anholt eller Færøerne, hvis man vil så langt væk fra de steder, der egentlig er egnede, som muligt, men det er ganske givet, at det kan ikke komme — det bliver ved Øresund.

Så skal man jo tage i betragtning, at da Nordisk Råd vedtog sin rekommandation om at undersøge mulighederne for placering af en ny nordisk storlufthavn og sagde: undersøg først Saltholmalternativet, så gik det til regeringerne, og Sveriges regering svarede herpå lidt besynderligt, at hvor Danmark vil lægge en dansk lufthavn på dansk område, det kommer ikke Sverige ved. Jeg siger, det var lidt besynderligt, men det svar har Sverige givet, og dermed har det jo faktisk sagt: Danmark må afgøre, hvor den kommende storlufthavn skal ligge. Og dermed er det altså op til os at sige vor mening, og før sagen kan komme videre frem, og før Øresundproblemerne kan løses, må Danmark altså besvare spørgsmålet: hvor skal storlufthavnen ligge?

Ja, der tales om Sydamerger og Saltholm, og begge steder er teknisk sikkert nøjagtig lige meget egnede, men spørgsmålet er så, hvad der i øvrigt er hensigtsmæssigt. Og

jeg kan ikke komme uden om, at for Saltholm taler, at der er ingen bebyggelse, at der kan ikke komme bebyggelse ind på lufthavnen, som kommer til at genere den — det har ministeren udførligt forklaret. Der er vand udenom. Vel, det er ikke det bedste til at absorbere lyd, men jeg skulle tro, at de foretagne undersøgelser viser, at støjproblemet bliver ikke mere generende end støjproblemet på Sydamerger, formodentlig mindre generende — og langt mindre generende, end hvis man forsøgte den dårligste udvej: at udbygge Kastrup yderligere.

Og så er der det ved det, at rent teknisk er øen særdeles velegnet. Ja, der var jo engang, modstanderne af en lufthavn på Saltholm forsøgte at fortælle, at den kunne ikke bære noget, og det var nærmest en mose; nu er det jo kalksten, og det har det været, så lang tid jeg har vidst noget som helst om det. Det er jo hele Øresundsområdet, og det gør det derfor teknisk langt lettere at bygge en fast forbindelse; det gør det også lettere at bygge en lufthavn på Saltholm og på et udvidet Saltholm. Det kan altså gøres. Og så kommer det, som man skal tage i betragtning. Denne lufthavn skal naturligvis være storlufthavn, men den skal også i allerhøjeste grad kunne dække dels hovedstadsområdet i Danmark, dels Skåneområdet og Malmøområdet. Og så er det naturligvis af betydning, at den ligger så nær ved Malmø som muligt. Og dér må man tage i betragtning, at en lufthavn på Sydamerger kommer til at ligge langt længere væk fra Malmø. Jeg ved, der bliver trafikproblemer dér, men jeg tror, at spørgsmålet om tilbringertrafikken til Saltholmlufthavnen ikke er nær nok overvejet endnu, og dér kommer man vist til at indrette sig på kollektiv trafik. Det kan aldeles ikke klares med personbiler og formentlig heller ikke med busser; det må klares på anden måde. Og det gør jo, at man kan overveje tunnel- og brospørgsmål på en helt anden måde, end man ellers ville gøre.

Hvad omkostningerne angår, synes jeg, det fremgår af ministerens redegørelse, at man ikke kan sige noget helt bestemt, men det ser ud til, at forskellen ikke bliver stor mellem Saltholm og Sydamerger, og så er der det ved det, at den faste forbindelse kommer mellem København og Malmø; den kommer

[Aksel Larsen.]
til at gå over Saltholm, og det indikerer da, at så er det det egnede sted at lægge lufthavnen.

Jeg ved, vi skal ikke træffe afgørelsen, men andre har sagt deres mening, og jeg siger min mening, nemlig at meget, meget taler for Saltholm. Og som det fremgår af alt, hvad der er sagt, haster det faktisk, ikke alene af hensyn til pengene, ikke alene af hensyn til, hvor meget det ellers ville koste at få Kastrup til at fungere i en 10-12 år endnu eller måske lidt mere; men det haster også af andre grunde. Dog, når man taler så meget om penge — og det er der jo nogle af ordførerne der har været tilbøjelige til — vil jeg gøre opmærksom på, at hvis man tænker på skandinavisk lufthavn, så vil en Saltholmløsning betyde så uendelig meget for SAS. For to år siden, i datidens kroneværdi, havde SAS regnet ud, at hvis man byggede en storlufthavn på Saltholm, ville SAS alene i driftsudgifter spare minimum 100 mill. kr. om året, for så kom man til at flytte hele administrationen, værkstederne osv. ned til Øresund og slap for disse kostbare transporter og vanskeligheder med, at man har værksteder i København, i Oslo og i Stockholm og transporter frem og tilbage osv. Ja men den slags tæller jo også med.

Men det haster mest af hensyn til hele planlægningen for Øresundsområdet. Området må vide: hvor bliver lufthavnen, og hvor bliver broen? Og nøglen til at få beslutningen er, at den danske regering og det danske folketing får fastslået, hvor lufthavnen skal bygges. Det er også nødvendigt af hensyn til aflastningslufthavne. Man kan fornuftigvis ikke planlægge aflastningslufthavne eller sekundære lufthavne i Øresundsområdet — det være sig i Skåne eller på Sjælland — medmindre man ved: hvor ligger den store lufthavn, som der skal tages afgørende hensyn til?

Hvad endelig økonomien angår, tror jeg ikke, man skal gruble for meget over den. Jeg ansér det for aldeles givet, at de midler, der skal anvendes, kan lånes, så det, den danske og den svenske stat eventuelt skal skaffe ved bevillinger, bliver til de tilsluttede veje, til tunnelen begynder ved Saltholm, og til broen begynder øvre i Skåne. Det andet vil kunne lånes, naturligvis med statsgaranti; det skal forstås sådan, at når

lufthavnen giver indtægter, anvendes disse til at betale de lån, man har fået, tilbage med renter. For at skære det ud i pap — undskyld, jeg siger det — vil jeg gentage, hvad den svenske rigsdagsmand Cassel sagde til nogle tvivlere på Nordisk Råds sidste session, der spurgte: „Hvor skal dog pengene komme fra, hvem skal betale?“ Han sagde: „Det er da ganske enkelt; det skal de, som til sin tid flyver. Det er det samme, som når det drejer sig om den faste forbindelse. Hvem skal betale den? Det skal de, der kører over den med deres biler.“

Men så bringer man ind i spørgsmålet: hvad skal have prioritet, Store-Bælt eller Øresund? Og skal Danmark flækkes på langs eller på tværs eller på kryds eller på skrå? Lad mig for det første gøre opmærksom på, at Øresund er langt lettere at bygge i; det er langt hurtigere at bygge en fast forbindelse over Øresund end over Store-Bælt, fordi bundforholdene er helt anderledes. Ved Store-Bælt er man på grænsen af det teknisk mulige, men det kan gøres. Ved Øresund er der intet teknisk problem. Det kan gøres hurtigt, og det haster også mere — af mange grunde. Det haster ikke mindst af den grund, man anfører i den tryksag; vi har fået fra Store-Bælt's Selskabet. Man kommer her i øvrigt med nogle argumenter, hvorom jeg med hr. Horn kan sige, at de er noget mærkværdige og noget letsindige. F. eks. argumenterer man for, at vi må have Store-Bælt's broen, for at Københavns havn kan blive konkurrencedygtig. Det bliver Københavns havn ikke, medmindre den bliver moderniseret. Jeg vil ikke ligefrem sige, at den er oldnordisk; men den er gammeldags sammenlignet med Göteborgs havn og sammenlignet med den 20 km lange containerhavn, man bygger ved Hamborg. Man må da begribe, at vi må have en anden havn her ved København. Det er en københavnsk opgave, og det er en landsopgave. Jeg håber, vi engang får bortopereret den blindtarm, der hedder Sydhavnen, og at man snart kommer i gang med at bygge en moderne østhavn, for det er det, der tiltrænges. Men hvis man siger, at nu skal der bygges lufthavn på Saltholm, og nu skal vi have fast forbindelse over Øresund, så tvinges man til at udbygge Københavns havn, så det bliver en fuldt moderne havn, der kan tage den kolossale

[Aksel Larsen.]

trafik, der så vil komme i Københavns havn.

Men så frygter man, at hvis man giver Øresundsforbindelsen prioritet for Store-Bæltsforbindelsen, klipper man derved Jylland og Fyn væk fra Danmark, så kommer de ind under Hamborgs domæne. Jeg tillader mig at sige, at synspunktet er helt forkert. Hvis man forbinder Fyn og Sjælland, før man har gjort Sjælland landfast med Skåne, vil Hamborg vise sig at være en så kolossal erhvervsøkonomisk magnet, at den ikke bare har chance for økonomisk at sluge Jylland og Fyn, men for at sluge Sjælland og København. Hvis man tænker på at konkurrere med Hamborg, må man opbygge et erhvervsøkonomisk centrum ved Øresund, ved København, som virkelig kan konkurrere med Hamborg, som kan danne modvægt til Hamborg. Dette er betingelsen for at forhindre, at Jylland går til Hamborg.

Jeg er ikke modstander af Store-Bæltsforbindelsen. Jeg mener ikke, den skal afskrives, og jeg mener ikke, man på nuværende tidspunkt skal fastlægge rækkefølgen. Jeg siger bare: man må ikke stirre sig blind på dette. Hvis der er nogen, der ikke forstår det, vil jeg bare gøre opmærksom på, at landdagen og regeringen i Kiel presser hårdt på for, at Store-Bæltsbroen bygges først; det haster ud fra deres synspunkt, for det gavner dem. I Hamborg er man parat til at bygge en bro over Femern Bælt kvit og frit på Hamborgs regning, for så kan man lettere komme til København og til Øresund. Jeg har ikke noget imod, at disse forbindelser kommer; men jeg vil have, at vi skal bygge et nordisk kraftcentrum her ved Øresund, ikke alene af hensyn til Danmark, men også af hensyn til det øvrige Norden, som vil profitere af dette centrum og ikke som hidtil være henvist til Hamborg, Rotterdam, London, eller hvilke centre man nu kan nævne. Det er derfor, det haster med at få truffet beslutning, således at vi kan komme i gang, og folketingset må naturligvis ind i hele dette arbejde.

Nu har vi haft denne foreløbige diskussion, hvor der ikke kan og ikke skal tages stilling, og hvor ingen skal lægge sig endeligt fast, selv om vi siger vor mening. Men jeg vil da håbe, at det går, som der har været

talt om, nemlig at folketingset nu kan komme ind i arbejdet ved at vælge et udvalg, som skal samarbejde med trafikministeren om disse spørgsmål — modtage informationer, som man kalder det — og kulegrave problemet. Til sin tid, forhåbentlig til efteråret, skal det så afgive beretning til folketingset om resultatet af det foreløbige arbejde, sådan at folketingset derpå vil have større muligheder for at bedømme problemerne og tage stilling, når stilling skal tages.

Jeg håber, at afgørelsen må falde til efteråret; jeg tror, det er farligt at vente længere. Jeg foretrækker naturligvis Saltholm, men jeg vil sige, at hvis man ikke ville have Saltholm, så hellere en beslutning om Sydamerger end slet ingen beslutning. Jo mere man skyder det ud, des alvorligere følger kan det få.

Sigsgaard: Af ministerens redegørelse fremgår det, at de to foreslåede lufthavnsplaceringer sammen med den nødvendige udbygning af Kastrup lufthavn i løbet af de næste 15 år vil kræve en investering på mellem 3 og 3½ milliard kr., når man regner de tilhørende trafik anlæg med. Tidligere i denne samling har vi behandlet lovforslag om veje til ca. 500 mill. kr., og vi mangler at behandle lovforslag om en Øresundsforbindelse, hvor den danske andel vel bliver 1 milliard kr., og en Store-Bæltsbro til mindst 3 milliarder kr., hvortil yderligere kommer lovforslag om udbygning af det storkøbenhavnske trafiknet. Man ser, at alene med disse lovforslag nærmer vi os de 10 milliarder kr. Der er en skarp kontrast mellem disse tal og den måde, hvorpå regeringen ved sin tiltræden foretog nedskæringer. Der vendte man femørerne, og heller ikke Kastrup lufthavn — en af de vigtigste og mest presserende trafikinvesteringer, siger ministeren — gik ved denne lejlighed ram forbi.

Lige så snart vi derimod bevæger os ud over dette og det følgende finansår og gør os fri af kendsgerningernes snærende bånd, bliver der ganske anderledes format og dristighed over tingene. Det er derfor udmærket, at ministeren lover os en debat om prioriteringen af de store trafikopgaver til efteråret, forhåbentlig på grundlag af en redegørelse, der giver en samlet oversigt

[Sigsgaard.]

over de ønskede trafikinvesteringer. Uden en sådan oversigt bliver der næppe mening i debatten.

Spørgsmålet er imidlertid, om det er et tilstrækkeligt grundlag. Hvordan kan vi gennem overvejelser herom nå frem til en omtrentlig angivelse af de næste 15 års trafikinvesteringer, når vi ikke ved, hvor meget der i så tilfælde bliver tilovers til standardforbedringer og nyskabelser på andre felter? Er der samtidig mulighed for forlængelse af uddannelsestiden, den påtrængende udbygning af de højere uddannelsesinstitutioner, af hospitalsvæsenet, forøgelse af folkepensionen, gennemførelse af socialreformen osv., osv.? Hvor meget af alt det kan realiseres i de næste 15 år, hvis der skal være mulighed for blot en lille stigning i befolkningens privatforbrug? Bliver det ikke kun en ringe del, hvis man tager regeringens højtideligt proklamerede målsætning om, at de offentlige udgifters andel af bruttonationalproduktet ikke må stige, i betragtning? Regeringen aner det ikke, den har i hvert fald ikke fremlagt noget om disse ting. Ved finanslovbehandlingen har man overblik over fordelingen af samtlige udgifter; man kan finde frem til fordelingen mellem de enkelte sektorer og sigte mod at ændre den. Tilsvarende overblik findes ikke for en 10—15-årig periode. 3 års budgetterne var et stort fremskridt, men vi savner en grov 10 eller 15 års budgetskitse.

Den socialdemokratiske regering satte arbejdet med langsigtede perspektivplaner i gang. Har den siddende regering standset dette arbejde, eller har den fulgt det op, således at en foreløbig oversigt kan lægges frem forud for debatten om trafikopgaverne? Uden en sådan oversigt må man frygte, at dette letbevægelige ting, som det ene år giver Store-Bæltstroen første prioritet for måske året efter at ville ændre det til Øresundsforbindelse og storlufthavn, under en debat om trafikopgaver vil tildele trafiksektoren en urimelig stor del af væksten i de offentlige udgifter og tildele en alt for stor del af trafiksektorens midler til prestigeprojekter.

Der er jo nogle, der ønsker at hæve storlufthavn og Øresundsforbindelse over prioriteringsdiskussionen ved at benytte udenlandske lån og privat drift som trylleformu-

larer. Ved at overlade opgaven til et privat konsortium og få den finansieret med udenlandske lån vil man undgå at belaste statens budget, og staten skulle på den måde have bedre muligheder for at løse andre opgaver. Det er imidlertid ikke helt rigtigt, at det i så tilfælde ikke vil komme til at koste én skattekrone, som jeg tror hr. Aksel Larsen begejstret udtrykte det ved en lejlighed. I en situation med fuld beskæftigelse — og det er da i hvert fald en erklæret målsætning for denne som for den forrige regering; så får vi se, om den holder — er det god latin over statsbudgettet at begrænse efterspørglen i det omfang, et udenlandsk lån benyttes til at inddrage indenlandske produktionsfaktorer. Det vil sige, at for at undgå inflation — eller mere inflation, end man har i forvejen — må regeringen enten opkræve tilsvarende højere skatter eller benytte tilsvarende færre penge til løsning af statens andre opgaver. Da den væsentligste del af lufthavnsprojektet må antages at blive udført af danske virksomheder og med danske produkter, betyder det altså, at gennemførelsen alligevel vil ske på bekostning af andre statsopgaver, hvis man vil undgå et øget skatte tryk, og projektet må derfor indgå på linje med andre offentlige opgaver ved en prioritering. Hvorfor skulle i øvrigt netop denne opgave begunstiges med udenlandske lån i en tid, hvor man sigter mod selvfinansiering for stat, kommuner og koncessionerede selskaber, og hvor regeringspartierne under valgkampen erklærede, at Danmark måtte sætte tæring efter næring og ikke leve over evne finansieret ved lån i udlandet, og i øvrigt i en situation, hvor kommunerne ikke kan låne penge selv til de allernødvendigste anlægsarbejder, og hvor de nedskærer og nedskærer?

Den danske stat kan optage lån i udlandet i den udstrækning, den almindelige økonomiske politik gør det ønskeligt; og i tilfælde af, at dette eller andre projekter skal gennemføres, er det naturligt, at staten benytter egne midler hertil. Eventuelle muligheder for lånoptagelse i udlandet bør ikke påvirke prioriteringen af denne opgave fremfor andre opgaver.

Ministeren udtrykker sympati for tanken om at overlade anlæg og drift af en ny storlufthavn til et privat konsortium. Han begrundet det ikke nærmere, men anfører, at

[Sigsgaard:] forudsætningen for, at det kan lade sig gøre, afhænger af, hvorledes rentabiliteten stiller sig, det vil sige, hvilke indtægter lufthavnsanlægget vil kunne afkaste til dækning af koncessionshavernes omkostninger og risiko, som ministeren udtrykte det kort og godt: om man kan hente tilstrækkelig fortjeneste hjem.

Vi ønsker ikke fra VSs side på den måde at åbne adgang for privat profit på områder, det hidtil har været helt naturligt at det offentlige tog sig af.

Ejendommeligt nok synes vi at stå alene her i tinget med dette synspunkt. Tanken om privat drift blev lanceret af den socialdemokratiske minister hr. Horn allerede i efteråret og mødtes med sympati fra alle sider, tilsyneladende også fra SF. Dengang skulle ét konsortium tage sig af både Øresundsforbindelse og lufthavn. Nu er der tale om efter svensk ønske at trække Øresundsforbindelsen, der, hvis jeg forstår trafikministeren ret, rummer væsentlig større fortjenstmuligheder end lufthavnen, ud som separatopgave.

Jeg har altid opfattet det som arbejderpartierne opgave at flytte grænsepælene mellem offentlig og privat virksomhed, men unægtelig ikke den vej, der her er tale om. Har de svenske socialdemokrater og den svenske regering samme fleksible opfattelse af, hvad der er offentlige opgaver, som deres danske partifæller? Jeg tror det næppe. Og man må jo så håbe, at de i det mindste kan sørge for, at Øresundsforbindelsen anlægges af de to stater.

Det er vanskeligt at se andet end ulemper ved den private regie. Et udenlandsk lån skal under alle omstændigheder statsgaranteres og kan lige så vel eller bedre opnås, hvis staten står for opgaven. Ved indenlandsk finansiering er et privat selskab formentlig henvist til at belaste det hårdt anstrengte lånemarked, medens staten kan finansiere det over skatterne eller ved underbudgettering, afhængigt af beskæftigelsessituationen. Udenlandsk finansieret og i privat regie betaler forbrugerne først for projektet via skatterne, siden endnu en gang og mere til i form af rigelige afgifter til konsortiet. Tilmed sigter man ikke blot mod at overdrage opgaven til et privat konsortium; ved at man tilsyneladende på forhånd har lagt sig

fast på, hvem der skal løse opgaven, sikrer man også den pågældende kapitalgruppe monopolgevinst. Hvis kun denne gruppe får tilbudt koncessionsrettighederne, er der stor fare for, at de store gevinster tages hjem ved opskruede priser på anlæggene. Fortjenesten her er vanskelig at konstatere, mens overskuddet på driften er væsentlig lettere at kontrollere og fikserer forud.

Det var en meget betænkelig praksis, den afgående trafikminister indledte ved at udpege de erhvervsgrupper, der ønskede en opgave overdraget af det offentlige, til at deltage i et udvalg, der skulle forberede overdragelsen til dem selv. Det var godt, at den nuværende minister, af hensyn til svenskerne sikkert, følte sig foranlediget til at opløse Saltholmudvalget, og det var ønskeligt, om ministeren også ville drage omsorg for, at erhvervsrepræsentanterne, herunder Dansk Arbejdes repræsentant, udtræder af det Kalvebodudvalg, som på den afgående ministers foranledning undersøger det betimelige i at inddømme Kalveboderne og overlade det til Dansk Arbejde som erhvervsområde.

Hvis forklaringen på, at de andre partier ønsker et privat konsortium, er den, at de statslige myndigheder ikke er egnede til at forvalte opgaver af denne størrelsesorden forsvarligt, må man med spænding imødesee, hvad der bliver de næste statslige opgaver, som man vil overdrage til private. Var det så ikke bedre at fremsætte de lovforslag, der er nødvendige for at gøre statsadministrationen effektiv, når man betænker, hvilke enorme investeringer staten skal foretage blot inden for f. eks. den højere undervisning? Vi er åbne for, at det kan vise sig hensigtsmæssigt at lade et statsligt selskab løse sådanne opgaver, men kan ikke acceptere overdragelse til private.

Såvel i ministerens redegørelse som i de betænkninger, der ligger til grund herfor, betragter man det som en naturlig ting, at der opkræves afgifter ved benyttelse af de faste forbindelser til en lufthavn på Saltholm og til Sverige. Det er et nyt princip i dansk trafikpolitik, og man savner en saglig gennemgang af, hvorfor man ikke fandt en tilsvarende fremgangsmåde rigtig ved broanlæggene i 1930'erne, og hvilke synspunkter der nu taler for en ændret politik. Broanlæggene i 1930'erne knyttede

[Sigsgaard.]

Danmarks to dele, Øst- og Vestdanmark, sammen. De skel, der herved blev overvundet, var ikke først og fremmest af tidsmæssig, men af økonomisk art. Afgiftsfri brøer afløste de dyre færger og gav mulighed for den erhvervs-mæssige og øvrige integration, som naturen ikke sætter lignende skel for i de fleste andre lande.

En meget væsentlig del af argumentationen for at etablere såvel Store-Bæltsbroen som Øresundsforbindelsen er ønsket om at fortsætte denne integrationsproces og opnå de fordele, der er forbundet med den. Det er derfor ejendommeligt, at de samme politikere, der tidligt og silde taler om integrationen, uden videre accepterer afgifter på de faste forbindelser svarende til færgetaksterne og derved fastholder langt den væsentligste hindring for integrationen.

Som det er skildret i ministerens redegørelse, har Saltholmudvalget endda tænkt sig, at lade afgifterne bidrage væsentligt til finansieringen af en Saltholmlufthavn og derved opretholde et niveau, der lægger en dæmper på integrationen. De samfunds-økonomiske fordele, der opnås ved en integration, er vanskelige at vurdere; men at de findes, er vist alle enige om. Det indebærer, at afgifterne i hvert fald bør holdes under, hvad en snæver rentabilitetsbetragtning tilsiger, hvis man da ikke har den dristighed at fortsætte 1930ernes politik. Men i stedet for at subventionere integrationen vil man altså åbenbart subventionere private konsortier.

På den baggrund virker mange af de fremsatte betragtninger om det ønskelige og betydningsfulde i at binde Norden sammen med bro, ja, broer, over Øresund som skudt langt over målet.

Jeg vil nu kort behandle valget mellem Sydamer og Saltholm til placeringen af en ny lufthavn. Det er jo et spørgsmål, vi kommer tilbage til, når embedsmandsudvalgets overvejelser er afsluttet til efteråret.

Ser man tilbage på diskussionerne i begyndelsen af 1960erne, så var de stærkt præget af Amagerborgernes ønsker om at få flyttet lufthavnen og komme af med den støj, som den skabte. Man pegede dengang på Saltholm som den naturlige placering, der løste alle problemer. Man kan derfor ikke undgå at blive overrasket, når man

studerer støjkortene i lufthavnsudvalgets betænkning og læser i udvalgets konklusion; jeg citerer:

„Den eksisterende bebyggelse, der rammes af væsentlige støjulemper (zone 2), er af langt større omfang ved den støjjusterede Saltholmlufthavn end ved den støjjusterede Sydamerlufthavn.“

Det er fra side 51. Ved begge løsninger støjrammes de samme områder, som i dag er støjramte, herunder Dragør, meget hårdt, og de rammes især i Saltholmløsningen. Saltholm opfylder åbenbart ikke de forhåbninger, som mange har stillet til den, når det drejer sig om at befri dem for støj. De får lige så meget støj som nu, og man kan spørge: hvorfor holder man det mere eller mindre skjult for beboerne på Amager, og hvem har interesse i at holde det skjult, og hvad er det, der får visse til så stærkt at foretrække Saltholm, inden undersøgelserne er afsluttet?

Det er også kun en ringe trøst for beboerne i de støjramte områder, at Saltholmlufthavnen i mindre omfang støjrammer ubebyggede områder, end Sydamerlufthavnen gør. Ministeren benytter dette i sin argumentation for en Saltholmlufthavn, idet han bygger på folks skepsis over for, om den ønskelige friholdelse af arealer også kan sikres på lang sigt. Ja, det afhænger jo af, hvorvidt ministeren sammen med sin kollega boligministeren er villig til at lovgive sådan, at man kan forhindre bebyggelse på nuværende og fremtidige støjramte områder.

Skal udtalelsen opfattes som manglende villighed til at sikre muligheder for en fornuftig planlægning på det felt — det kan jeg næppe tænke mig — betyder det, at man ikke kan vente et fornuftigt samarbejde mellem de to ministerier om det, men at ping-pongspillet imellem dem, som fandt sted i den forrige regerings tid, vil fortsætte; de gensidige forsøg på at pådutte hinanden ansvaret, inden for den bestående lovgivnings rammer, der foreløbig bl. a. har ført til, at der sidste år er udlagt arealer til over 1.000 boliger ved grænsen mellem Store-Magleby og Dragør i et område, som i begge lufthavnsløsninger vil blive så kraftigt støjramt, at det ifølge betænkningen ikke bør udlægges til boligbebyggelse.

Hvad økonomien angår, forstår jeg, at de to alternativer, hvad selve lufthavnsanlæg-

[Sigsgaard.]

gene angår, er lige dyre, men at Saltholmlufthavnen alene i førsteetapen forudsætter trafik anlæg, der er $\frac{1}{2}$ milliard dyrere end Sydamergerlufthavnens. Ved sammenligningen mellem de to lufthavne mener ministeren imidlertid at kunne se bort fra denne halve milliard, fordi de forudsættes skaffet til veje ved benyttelsesafgifter fra dem, der passerer trafik anlæggene. Med tilstrækkelig mange kasser og opkrævningsformer, ja, så forsvinder hokus pokus den halve milliard i forskel. Realiteten er jo dog, at skatteborgerne skal betale den halve milliard.

Jeg ser, at min tid er ved at være udløbet. Når jeg har måttet beslagnlægge så megen tid, er det, fordi jeg jo ikke kan blive medlem af det udvalg, der nu skal nedsættes, og ikke på den måde får del i og kan deltage i de diskussioner, der skal føres. Derfor har jeg så udførligt, som det var mig muligt i den tid, der har været til rådighed, måttet gøre rede for mit partis stilling.

Vi lægger os ikke fast på nogen løsning her i dag, men meget tyder på, at de mange følelser, der har været engageret i forbindelse med Saltholmløsningen, er kommet lidt for tidligt frem, at man ikke helt har undersøgt de kolde økonomiske realiteter bag de mulige løsninger.

Niels Matthiasen: Ifølge hr. Holmberg siger man, at beboerne på Amager kan råbe så højt, de vil, man kan alligevel ikke høre dem. Det kommer altså ikke helt til at passe, idet jeg faktisk er valgt til at repræsentere beboerne i Amagerkredsen og man også må høre en røst fra Amager. Det kan jeg gøre så meget mere, som der har været politisk enighed mellem alle opstillede kandidater i spørgsmålet om, hvilken linje der skulle følges med hensyn til lufthavnens fremtid. Det er vel også naturligt, at der kommer en tilkendegivelse fra det område, der har været hårdest ramt af hele den usikkerhed, som har hersket om den nuværende lufthavnens fremtid, nemlig de 3 Amagerkommuner Tårnby, Store-Magleby og Dragør.

Nu har man på det sidste gjort gældende, at man ikke skulle forhaste sig i denne sag. Beboerne i Amagerkommunerne kan tale med om, at det har man så sandelig heller ikke gjort. Diskussionen om lufthavnens

placering har været ført gennem de sidste 7-8 år, og man har i Amagerkommunerne lidt under restriktioner, der har forhindret såvel gennemførelse af byggemodning som en fornuftig udbygning af kommunerne, stoppet tilvejebringelsen af de nødvendige offentlige institutioner og umuliggjort en fornuftig langtidspanlægning. Disse forhold har kostet Amagerkommunerne kolossale summer og kommunernes beboere vanskeligheder og afsavn. Det vil nok være simpel retfærdighed, når afgørelsen er truffet og arbejdet sat i gang, at Amagerkommunerne bliver placeret på den plads i de forskellige kødannelse, hvor de ville have været placeret, hvis de ikke havde været tvunget til denne ufrivillige tilstand.

Det er med tilfredsstillelse, at man i Amagerkommunerne nu venter, at en endelig afgørelse kan træffes efter udvalgsarbejdet, og der skal ikke være nogen tvivl om, at det er et udtalt ønske fra samtlige Amagerkommuners side snarest at få truffet principbeslutningen om lufthavnens fremtid, og at denne beslutning placerer lufthavnen på Saltholm. I Amagerkommunerne har man hele tiden været indstillet på, at den løsning, der skulle træffes, måtte være den sagligt rigtige. Derfor har man naturligvis også lyttet til de argumenter, som Saltholmprojektets modstandere er kommet med. Først var det jordbundsforhold, så var det støjulemper, så var det flyvesikkerhedsmæssige hensyn, så var det råderettigheden over luftrummet, så trafikforbindelserne, så vejret, og så var det fuglene. Vanskelighederne tårnede sig op. Mindre ihærdige sjæle end Amagerkommunernes borgmestre havde nok mistet troen på vejen. Men vi ser jo, at ét for ét faldt argumenterne væk, og undersøgelserne viser, at med forbehold for de vanskeligheder, der vil komme, ligegyldigt hvor en lufthavn vil blive placeret — og støjproblemerne kommer man ikke ganske uden om, hvis den skal placeres i nærheden af storbyer — er Saltholm velegnet.

Man er på Amager fuldt ud klar over, at anlæggelsen af en storlufthavn på Saltholm altså heller ikke støjmæssigt bliver problemløs for Amagerkommunerne. Der bliver også spørgsmål om tilkørselsforhold, om store indgreb og ændringer i kommunernes daglige tilværelse, men det er til at bære, når

[Niels Matthiasen.]

man kender opgavens karakter og man så har den opfattelse, at det er den rigtige beslutning, der er truffet.

Først og fremmest vil Amagerkommunerne komme ud af deres ufrivillige tilstand. De kan skabe fornuftige byplaner, som kan indgå i egnsplanlægningens helhed, og ikke mindst kan de utålelige og beskæmmende boligforhold på Vestamager bringes i orden, når dette område kan byggemodnes. Tårnby kommune har f. eks. allerede købt områder på Vestamager til brug for både industri og boliger, og planlægningen for disse områder kan påbegyndes i det øjeblik, beslutningen er truffet.

Det er naturligvis ikke urimeligt, at man spørger: hvad koster det, er der en billigere løsning? Men skulle man måske ikke snarere spørge, om ikke Saltholmløsningen bliver den billigste i det lange løb, selv om den skulle være dyrere i den aktuelle situation? Er sandheden ikke, at vi i vor planlægning og ikke mindst i vor trafikplanlægning alt for ofte ikke har fantasi nok til at forudse udviklingen, slår os til ro med det, vi kender, og med, at det ikke sker i vor tid? Når man i sin tid har oplevet at se Højris lande i sin lille Fokker på Kastrup lufthavns lille cementbane som den første dansker, der havde krydset Atlanterhavet, og nu ser de store fly komme og gå fra alle verdenshjørner, må man erkende, at der er sket en udvikling, som man dengang ikke troede mulig. Det kan ske igen, og netop i trafikplanlægningen bliver de dristigste fantasier ofte overgået.

Jeg forstår godt, at det høje ting ikke skal træffe principbeslutning i aften og heller ikke kan tage stilling til problemerne, inden denne samling slutter — særlig ikke efter at så mange har overværet redegørelsen og diskussionen — men jeg tror, at det udvalgsarbejde, som nu kommer, vil vise, at man med Saltholmløsningen har taget højde for den udvikling, som vi må forvente kommer i resten af dette århundrede.

Skovmand: Der er grund til at være tilfreds med, at den debat, vi her har haft i folketinget om placeringen af Københavns fremtidige lufthavn, ikke har skullet efterfølges af en øjeblikkelig beslutning i sagen. Hverken folketinget eller ministeriet for offentlige arbejder er i dag i stand til at træffe en sådan beslutning på et fuldt forsvarligt grundlag. Heldigvis understreger den rapport, der netop er udsendt af planlægnings- og anlæggelsesudvalget vedrørende Københavns lufthavn, at det slet ikke er nødvendigt at træffe en beslutning på indværende tidspunkt. Den nye storlufthavn skal stå færdig i begyndelsen af 80'erne, oplyses det, og det betyder, at der i hvert fald vil være 3-4 år til at få forholdene grundigt undersøgt, inden beslutningen træffes.

Indtil for nylig har der været en beklagelig tendens til at ville træffe beslutningen først og derpå søge at fremskaffe materiale til underbygning af den trufne beslutning. Det er hårde ord, men anderledes kan man vanskeligt karakterisere den socialdemokratiske ordfører hr. Horns optræden i sin tid som minister for offentlige arbejder. Havde hr. Horn ikke været så ivrig for at bevise, at Saltholm var den eneste brugbare løsning, ville situationen omkring Københavns kommende storlufthavn ikke have været så forkludret, som den er.

Hr. Horns forgænger som minister, hr. Kai Lindberg, nedsatte i oktober 1962 et udvalg, der skulle beskæftige sig med Københavns lufthavns fremtid. Dette udvalg bestod af en række embedsmænd med kendskab til de forskellige problemer, der knytter sig til lufthavnsløsninger. Det ville have været den naturligste ting af verden at lade dette udvalg afslutte sit arbejde og derpå føre debatten på grundlag heraf. Men hr. Horn havde travlt. Han fik en rapport fra 5 danske og svenske firmaer, der oplyste, at de kunne bygge en lufthavn på Saltholm i løbet af ganske få år. Umiddelbart efter nedsatte han et nyt udvalg, det såkaldte Saltholmudvalg, der udelukkende fik til opgave at

[Skovmand.]

undersøge, hvor hurtigt man kunne anlægge en lufthavn på Saltholm. Og hvem satte hr. Horn så ind i dette udvalg? Var det uvildige, loyale embedsmænd. Nej, 3 af udvalgets 4 pladser blev besat med folk, om hvem man på forhånd kunne sige, at de havde en særlig interesse i at få gennemført en Saltholmløsning. Det gjaldt Brockenhuus-Schack fra Kampsax, et af de 5 firmaer, der havde afgivet tilbud om lufthavn, det gjaldt også vicedirektør Damm fra SAS, der længe har hævdet, at selskabet ville have økonomisk fordel af en Saltholmløsning, fordi det kunne betyde, at det svenske personale så blev bosat i Malmø i stedet for i Stockholm, så man kunne undgå de kostbare transporter af personale fra Stockholm til København. Endelig gjaldt det fuldmægtig Budde, udvalgets sekretær, der en årrække ved siden af sit arbejde i boligministeriet har arbejdet for danske industrivirksomheder, herunder Kampsax, bl. a. som sekretær for inddæmningen af Avedøre Holme.

Man kan vist sige, at dette udvalgs resultat i kraft af udvalgets sammensætning måtte anses for givet på forhånd. Det måtte gå ind for Saltholm, og udvalgets arbejde fortjener derfor slet ikke den respekt, det har været genstand for, en respekt, der endog har ført til, at udvalgets sekretær, fuldmægtig Budde, har været inviteret til at give folketingets medlemmer en redegørelse for lufthavnsforholdene. Denne redegørelse viste sig at være af så ensidig en karakter, at den burde give boligministeriet anledning til overvejelser af, hvor heldigt det er, at en ministeriel embedsmand i så udpræget grad tjener private virksomheders interesser. Jeg nærer tillid til, at den nye minister for offentlige arbejder vil forstå at give folketinget den oplysning, det har brug for og krav på. Kun ved at materialet får en redelig behandling, kan vi træffe den rigtige afgørelse i dette århundredes største samlede investeringsopgave.

I rapporten om Kastrup lufthavn oplyses det, at det vil være nødvendigt senest i 1970 at råde over en aflastningslufthavn for privat flytrafik i Tune. Denne oplysning må vel indebære, at der allerede til efteråret skal vedtages et lovforslag om en sådan aflastningslufthavn, og jeg vil derfor henstille til ministeren, at han søger at

give folketinget flere muligheder at vælge imellem. Tunes placering i forhold til de kommende byer langs Køge Bugt forekommer ikke umiddelbart særlig heldig, i hvert fald ikke, hvis lufthavnen skal nå op på en betjening af 100.000 til 200.000 fly, hvad der vel snart kan blive nødvendigt i betragtning af den private flyvnings stærke vækst.

Endelig må jeg gøre opmærksom på, at man i fremtidsudvalgets betænkning udtrykkeligt skriver, at en lufthavn i Tune ikke vil kunne udnyttes tilfredsstillende sammen med en lufthavn på Sydager. Så længe der foreligger mulighed for, at folketinget bestemmer sig for en Sydagerløsning, vil det derfor være uheldigt at investere i en lufthavn, der i løbet af en kortere årrække kan blive gjort delvis uanvendelig.

Ivar Nørgaard: Lufttrafikkens hastige udvikling gør det nødvendigt, at vi interesserer os for dette investerings spørgsmål, og at vi her i folketinget også nu i sommermånederne beskæftiger os med spørgsmålet, men man bør ikke af den grund glemme, at lufthavnene jo må være en integrerende del af den samlede investeringsaktivitet her i landet.

Jeg er enig med hr. Sigsgaard i, at dette projekt i høj grad må ses i sammenhæng med de øvrige offentlige investeringer, de øvrige investeringer i det hele taget. I den tidligere regering var vi også meget optaget af, at det nu ville være nødvendigt at planlægge systematisk over en længere årrække end de 3-4 år, vi hidtil har kunnet gøre det, og vi var, som hr. Sigsgaard også sagde det, inde på, at der måtte opstilles perspektivplaner for investeringerne, planer, der skulle række over 15 år.

Det forekommer mig imidlertid, at nogle af hr. Sigsgaards betragtninger var lidt vel ortodokse. Det drejer sig om forholdet mellem offentlige og private investeringer. Hr. Sigsgaard sagde, at det måtte være de socialistiske partiers grundindstilling bestandig at flytte grænsepælene mellem offentlig og privat virksomhed. Jeg hører til dem, der mener, at det kan være overordentlig fornuftigt at overlade disse store brobygningsplaner til hel eller delvis privatfinansiering, og det gør jeg ud fra det

[Ivar Nørgaard.] synspunkt, at der er stærke grænser for, hvor langt man kan komme med udvidelsen af offentlige investeringer. Vi ser jo, hvor vanskeligt det er at få vedtaget skatter, der bevirker, at den offentlige sektor kommer til at udgøre en så tilstrækkelig del, at man kan klare alle investeringsopgaverne inden for undervisningssektoren og inden for den sociale sektor. Og kommer nu disse brobygningsplaner ind i de samlede offentlige investeringsplaner, risikerer man ganske overordentlig let, at det kommer til at gå ud over sociale investeringer og ud over undervisningsinvesteringer. Der skulle derimod være en rimelig chance for, hvis man kunne få det flyttet lidt uden for de budgetter, vi skal vedtage her, at vi ikke kom til at bremse på de andre meget vigtige felter.

Hr. Sigsgaard har jo helt ret i, at det ikke kun er et spørgsmål om penge, men også et spørgsmål om de ressourcer, der skal anvendes. Tidligere var det jo også almindeligt, at man navnlig interesserede sig for, hvor megen arbejdskraft der blev beslået ved dette brobyggeri, og derfor havde man gennem den fulde beskæftigelsesperiode denne lange diskussion om prioritering af de enkelte broprojekter. Men forholdene er jo for tiden anderledes og kan også vise sig at være anderledes i en længere periode. De internationale konjunkturer og dansk placering i den internationale konjunktur har jo i hvert fald nu et stykke tid bevirket, at vi har ledig arbejdskraft her i landet og der altså ikke skal udfoldes enorme bestræbelser for at få placeret arbejdet udenfor.

Men når hertil kommer, at der synes at være en strukturel udvikling imod en international overkapacitet i værftsindustrien, opstår jo det spørgsmål, om vi ikke herhjemme skulle kombinere brobygningen med strukturløsning for vor værftsindustri. Man må jo huske, at vi ligesom de andre lande allerede nu har en overskuds kapacitet, og at vi fra det offentliges side træder stærkt til for overhovedet at holde værfterne i gang. De støttes offentligt i dag.

Man må endvidere være opmærksom på, at efterhånden som broerne overtager en del af forbindelserne mellem vore øer og forbindelsen til Jylland, bliver færgebyggeriet relativt mindre. Derfor ville jeg mene,

at man burde inddrage i de overvejelser, der nu skal gøres i 17 mands udvalget, og som man skal gøre sig i regeringen, spørgsmålet om en strukturrationalisering af vor værftsindustri med henblik på byggeri af broer. Jeg forestiller mig, at man kan lave elementbyggeri for disse broer, det kan måske oven i købet komme til at danne basis for en eksportindustri i fremtiden.

Hvis man tager det med i sine betragtninger, tror jeg, at man har chance for at bedømme muligheden for at bygge både Øresunds- og Store-Bæltsbroen i samme periode; så vil mulighederne for noget sådant være bedre.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg skal først sige tak for de faldne udtalelser og også give udtryk for, at jeg går ud fra, vi alle kan være enige om, at drøftelsen her på grundlag af redegørelsen har det formål at få lagt grunden til en videre behandling i løbet af sommeren i et udvalg, sådan som det allerede har været nævnt flere gange. Det mener jeg må være en rigtig fremgangsmåde. Det er jo simpelt hen en nødvendighed for overhovedet i næste folketingsår at kunne komme frem til et punkt, hvor der er et rimeligt grundlag for, at man i folketinget for alvor kan drøfte spørgsmålet om, hvilke principbeslutninger man kan tage. Det er helt nødvendigt, og jeg vil derfor være meget tilfreds med, om drøftelsen i dag kunne få den udgang.

Naturligvis kommer der mange synspunkter for og imod, og jeg håber, at man også under hensyn til formålet og det udvalgsarbejde, der forhåbentlig skal komme, er indforstået med, at jeg her indskrænker mig til at komme med nogle enkelte, meget principielle betragtninger; deri ligger absolut ikke nogen uvilje mod at svare på nogle af de mere konkrete spørgsmål.

Jeg vil gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, som rejste et spørgsmål, der godt kan være lidt principielt i, spørgsmålet om luftfarts- og luftrumssamarbejdet, at dette eksisterer, og nødvendigheden af det eksisterer, uanset om vi har en lufthavn liggende i Kastrup eller på Sydamerger eller på Saltholm, og derfor er karakteren af opgaven den samme; intensiteten kan være forskellig. Efterhånden som lufttrafikken vokser, er dermed

[Ministeren for offentlige arbejder.]

behovet for og nødvendigheden af et sådant samarbejde til stede, og der er i og for sig ikke noget problem i at få et sådant samarbejde rigget til og ordnet. Formen afhænger netop af intensiteten; det er noget, som vi, om jeg så må sige, ikke kan lade være med at gøre, og som vi heller ikke ville drømme at ville mere eller mindre lade være med at gøre i forholdet mellem Danmark og Sverige.

Jeg vil også lige kort nævne i forbindelse med, hvad der er blevet sagt om fordyrelse af Øresundsforbindelserne og de forskellige tal her, at en af grundene til, at denne sag kan blive meget kompliceret, er, at man i og for sig i en vis periode har kørt et meget forståeligt synspunkt om en vis sammenkædning af lufthavnen, hvis den skulle ligge på Saltholm, og Øresundsforbindelsen. Men det, som kommer ud af de tekniske undersøgelser, og som også fremgår af det materiale, der er lagt frem, er, at man kan i og for sig godt se de to ting hver for sig, fordi de har hver sin trafik, om jeg så må sige, og derfor er der selvfølgelig den meget afgørende forskel mellem de to opgaver — ud over det rent forretningsmæssige grundlag, jeg skal sige lidt om i mine principielle bemærkninger — at i første omgang er spørgsmålet, hvad man vil gøre med hensyn til en lufthavn ved København, et spørgsmål, som vi i Danmark må forsøge at danne os en mening om. Dermed være ikke sagt, at det behøver at være en beslutning ganske uden hensyn til, hvad man mener i Sverige eller andre steder. Men det er nu engang et problem, som vi i første omgang har ansvaret for at forsøge at få klaret af også med os selv.

Lige så klart er det med hensyn til selve Øresundsforbindelsen — og jeg har det på dette område ligesom andre, der har talt herom, derunder hr. Aksel Larsen: jeg føler mig overbevist om, at den kommer før eller siden og på den ene eller den anden måde mellem København og Malmø; hvornår og hvordan hænger altså bl. a. sammen med, hvilken løsning vi vælger for lufthavnen, det er klart, men en eller anden gang kommer den. Dette problem er under alle omstændigheder lige så oplagt et dansk-svensk spørgsmål, og jeg har derfor gjort, hvad jeg kunne i den tid, jeg nu har haft

med det at gøre, for at undgå sammenblanding — jeg tror nu i god fortsættelse af det, som hr. Horn arbejdede med — for jeg tror; at det er meget væsentligt for at afklare sine tanker, at man forsøger at se det som de to forskellige ting, det er. Hvis man begynder på en sammenblanding — og vi har været lidt på vej til det her, ligesom der er bemærkninger i den retning i det fremlagte materiale, og det har også givet anledning til spørgsmål her — så kommer nemlig problemet: hvor hører indtægterne hjemme? Altså skal f. eks. Øresundsforbindelsen, den faste forbindelse over Øresund, gennem afgifter på den gennemgående trafik være med til at finansiere lufthavnen? Det er ganske klart, at skal der komme noget fornuftigt ud af Øresundsforbindelsen, er det en sag mellem Danmark og Sverige, og den skal efter min opfattelse ikke forplumres fra dansk side ved, at man ligesom lægger problemet om lufthavnen og lufthavnens trafik og afgifter og disse ting ind.

Jeg tror, det er noget meget væsentligt, at vi fra dansk side forsøger at tage det problem for sig. Ellers ville det næsten være en hel selvfølgelighed, at lufthavnen skulle ligge på Saltholm. Jeg har ikke lagt skjul på, hvad jeg selv har den største sympati for i denne sag, men jeg synes dog, at det ærligt og redeligt må være sådan, at den overvejelse, man skal have, og som vi er nødt til at tage vedrørende lufthavnens placering, bliver en afvejning af det par muligheder, der er til stede. Hvis man derimod sagde, at det hele var koblet sammen, ja, så var der sådan set ikke noget at snakke om, men så var det til gengæld blevet et dansk-svensk spørgsmål, og det ville blive meget kompliceret.

Forklaringen, må jeg sige til hr. Bilgrav-Nielsen, på disse variationer i tallene er jo nemlig simpelt hen den, at hvis man diskuterer det mellem Danmark og Sverige som et hele, opstår der nogle meget udviklede spørgsmål i en forhandling om, hvem der skal betale hvad, og så kan man komme til mange mærkelige tal. Jeg tror altså, det er meget væsentligt, at vi på dette område forenkler problemstillingen. Noget andet er, hvad man kan komme frem til som det endelige resultat, men jeg tror ikke, man kommer igennem på

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dette punkt uden helt at forenkle problemstillingen og sige, at det er et problem, vi i første omgang har ansvaret for; samarbejdet om det skal selvfølgelig etableres, men det er vor opgave.

Disse bemærkninger gælder også hele den side af sagen, vi har været inde på, og som vi uundgåelig må komme ind på, prioriteringen af de store trafikinvesteringer, derunder Øresundsbroen og forbindelsen over Store-Bælt. Man kunne også have taget Rødby-Fehmarn med, man kunne have taget mange andre ting med. Også her må jeg sige, vi kan gøre det uhyre kompliceret for os selv, og vi kan gøre det næsten umuligt at komme frem til et resultat, for hvis vi tager alle disse ting med, så har vi medtaget ting, der ikke er sammenlignelige, og så bliver det meget, meget svært gennem en analyse, en rationel analyse, at komme frem til en eller anden betragtning.

Jeg har den ganske bestemte opfattelse, at i spørgsmålet om Store-Bæltsforbindelsen og de argumenter, der er fremme med hensyn til at holde, om jeg så må sige, sammen på Danmark, problemet om forholdet Jylland-Hamburg og København-Jylland, er det ganske klart, at der er to forudsætninger, der skal være opfyldt, hvis ønskerne om at holde, lad os sige dansk økonomi og dansk forbindelse som det stærke og det væsentlige også i det jyske område. Den ene er, at der overhovedet eksisterer et trafikalt og handelsmæssigt centrum af en sådan styrke, at det kan modvirke Hamburgs indfyldelse. Det er den første betingelse. Den anden er naturligvis, at vi gennem vore trafikforbindelsers udbygning og — fjører jeg til som noget, der må komme ind i overvejelserne — vor takstpolitik har nogle ganske klare målsætninger og forsøger at sikre dem, og dermed kommer problemet om en Store-Bæltsbro og tidspunktet og den rigtige placering ind som det, det skal være, nemlig en del af hele problemet om, hvorledes vi udbygger vort interne trafiknet, således at det giver os inden for det danske område de gunstigste forbindelser og de bedste muligheder for at konkurrere også med dem uden for landets grænser.

Endelig vil jeg gerne sige som den

sidste principielle ting — jeg prøver nu så vidt muligt at holde mig til det — at man har jo været inde på finansierings-spørgsmålet, og der er fremsat forskellige bemærkninger om, hvordan man kan klare alle disse ting. Også her må jeg sige, at det vil lønne sig at prøve at forenkle tingene derhen, at man betragter en lufthavn som den rene forretning, det jo er, og dermed som noget, der i og for sig er uafhængigt af de andre ting og egentlig også kan være uafhængigt af landets økonomi. Man må se en lufthavn som et produktionsapparat. Det producerer starter og landinger, det sælger dem, det får betaling for dem, og det er hovedsagelig eksport. Man kan sige, det er en fabrik. Om den finansieres statsligt eller privat, er i denne forbindelse underordnet, for den finansieres nemlig under alle omstændigheder som al forretningsmæssig virksomhed, hvad enten det er den ene eller den anden, der driver det, og man behøver slet ikke at gå ind i politiske filosofier her. Den finansieres gennem sine indtægter, og den finansieres enten gennem forudbelåning af de kommende indtægter eller gennem anvendelse af de henlæggelser, som de allerede eksisterende indtægter har givet. Således er jo systemet og vil altid være i noget, der er forretningsmæssigt. Man kan skjule dette system, som vi ofte gør det ved offentlige investeringer, der har deres indtægter; det kan blive meget camoufleret, som det f. eks. er på motor- og vejbeskatnings område, hvor man aldrig kan finde forbindelsen mere, men hvor den jo er der. Der er det så camoufleret, at man kan sige, det er forsvundet, medens det dér, hvor man sælger noget, billetter f. eks., og får penge for dem eller tager afgifter, som der har været tale om, for benyttelse af broerne, ligger klart på bordet, hvad det er, det drejer sig om.

Det er derfor, man må sige, at finansierings-spørgsmålet i sig selv ikke er vanskeligt, vel at mærke hvis der er tilstrækkeligt grundlag for at tro på den produktionskapacitet, man kan lægge op til, og på den rentabilitet, der foreligger på grundlag deraf. Så er grundlaget for så vidt i orden, og så behøver det ikke — og jeg ville mene, det var en lykkelig ting — at gå ind i den almindelige drøftelse af andre investeringer

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og prioriteringer, fordi det så bliver et rent forretningsmæssigt spørgsmål. Man får de indtægter, hvis man investerer, og man får dem ikke, hvis man ikke investerer, og indtægterne og kapitalen svarer til hinanden. Det er jo derfor, der trods vanskeligheder også med at holde balance i økonomi og andre ting, alligevel er nogen fornuft i i ramme alvor at tale om, at vi er nødt til at gøre noget, og at vi skal gå ind i det.

Jeg skal ikke i øvrigt gå i detaljer, for meningen med denne debat var jo i nogen grad at få nogle principielle bemærkninger frem, men nøjes med at sige, at jeg håber meget, at man kan få lejlighed til at drøfte disse ting, og jeg så gerne, om man ville nedsætte et udvalg, så vi kunne få gjort en del ved det.

Jeg vil meget gerne understrege, hvad der er sagt fra flere sider. Vi har ikke så forfærdelig mange valgmuligheder. Vi har 3. Der er nogle, der vil påstå, at vi har 4, men jeg mener nu, vi kun har 3. Vi har den mulighed at sige: vi beslutter os til inden for en rimelig — og det er en ret kort — tid at placere en storlufthavn på Saltholm eller på Sydamerger. Og så har vi den tredje mulighed, at blive i Kastrup. Der er som sagt nogle, der vil sige, at vi har den fjerde mulighed: at lade være at foretage os noget. Men når jeg siger, at der kun er 3, så er det, fordi de to sidste er det samme. Det er ganske klart det samme, for det er nemlig simpelt hen ensbetydende med at sige: så bliver vi dér, og så sker der ikke mere. Der sker det, at vi får et stigende pres og et modsætningsforhold. Derfor har jeg også det indtryk — jeg tror, det må være rigtigt — af de indlæg, der er kommet, selv om der jo er mange meninger, at man må nok alligevel have deri, at det, man kommer til at drøfte og kommer til at tage stilling til, er den ene eller den anden placering af en ny lufthavn, og dermed kan man ikke gøre mere i første omgang; man kan heller ikke sætte datoer på. Men det er en meget væsentlig ting at få afgjort denne ene ting om placeringen og se, om man kan få det politiske grundlag for at lave alle de mange ting, som man netop ønsker for at kunne træffe afgørelse om, hvad der skal laves, hvornår og hvordan. Det hænger alt sammen meget nøje

sammen med det ene spørgsmål: placeringen, og det må foregå på et nogenlunde lige grundlag. Det var altså det, vi gerne skulle arbejde med i sommer.

Jeg vil igen sige, at det værste, vi kan gøre, er ikke at foretage os noget. Det er at lade det løbe ud eller det, som er omtrent det samme, at sige, at der er så mange problemer, lad os endelig få dem undersøgt alle sammen på én gang. Vi kan komme ind i samtlige trafikproblemer bogstavelig talt, sådan er sagen jo. Og vi kan hale en lang, lang række uafklarede størkøbenhavniske planlægningsproblemer frem; og på alle disse områder er der ikke grænser for, hvor vanskeligt det kan blive. Det er derimod at forenkles sagen at sige, at det er et spørgsmål om denne ene væsentlige brik, som vi alle ved skal placeres ét sted eller et andet sted, og efter bedste evne at vælge den løsning, som er den bedste eller næstbedste, men som bliver den bedste, når den er valgt.

Horn: Jeg må sige tak til ministeren, fordi hans bemærkninger ikke har skabt forstyrrelse i de principper, som har ligget til grund for mine betragtninger i Nordisk Råd og her i den tid, jeg havde med det at gøre. Jeg tror, der er basis for, at vi kan løse disse ting.

Jeg er ked af, at det ærede medlem hr. Stæhr Johansen med de tal, han anvendte, ligesom ville forklare, at der var så stor afstand mellem Sydamerger- og Saltholmløsningen økonomisk, at det måtte blive Sydamerger. Det regnestykke kan jo laves på forskellig måde. Der er lavet forskellige regnestykker, og de skal vel nok alle sammen justeres. Det er jo en af årsagerne til, at vi ikke for nærværende tager standpunkt. Men den afstand, som det ærede medlem her gav udtryk for, kan i alt fald ikke holde.

Så er der støjproblemet. Det er jo da sådan, at vi må leve sammen med et vist støjniveau, det kommer vi ikke uden om. Og nu har naturlovene jo lavet det sådan, det kan hverken den ene eller den anden matematiker eller andre lave om på, at Saltholm har en sådan placering, at der selvfølgelig vil være mindst støj derfra. Det kan alle de, der i sommernatten lytter til toget, når det pisker over skinnerne, finde

[Horn.]

ud af. Det er en af de ting, som børn er meget optaget af, så kan voksne vel også finde ud af det.

Så blev der nævnt, at vi havde taget principbeslutning om Store-Bælt. Det har vi ikke. Vi har i 1961, da vi gav bevilling til bundundersøgelser og andre undersøgelser plus præmiering, givet udtryk for, at vi havde meget store interesser i det, og man kan vel også sige, at når man bevilger så mange penge, har man ligesom besluttet, at det skal laves, men der lå ingen principbeslutning om, at det skulle være nummer ét. Den kom først på et senere tidspunkt, nemlig den 16. maj 1963, da de ærede medlemmer hr. Holmberg og hr. Ninn-Hansen stillede forespørgsel netop om KM-linjen eller Øresundsproblemerne. Da blev det tilkendegivet fra ministerens side, at Store-Bælt må have førsteprioriteten, og det blev der givet tilslutning til fra alle sider. Deri ligger, som jeg nævnte før, en sympatitilkendegivelse, men nogen egentlig beslutning foreligger ikke.

Måtte jeg så sige om de betragtninger, hr. Sigsgaard gjorde gældende om, at vi under alle omstændigheder bliver nødt til at låne penge til disse opgaver, at der er jo, som ministeren nævnte det, tale om en forretning, så om det er staten, eller det er private, der låner penge, er i den henseende ligeegyldigt. Det er forbrugerne, der skal betale, og vi vil også sige, det er rimeligt, at betalinger lægges til rette gennem afgifter, så det virkelig bliver forbrugerne, der må betale det.

Med hensyn til det med profitten, som det ærede medlem hr. Sigsgaard var inde på, har jo min kollega hr. Ivar Nørgaard været inde på det, og jeg kan kun sige, at da denne teori eller de tanker jo nærmest må siges at høre op i 1914 eller i hvert fald efter 1920, er det beklageligt, at en ung mand som hr. Sigsgaard ikke er kommet længere. Nu har Karl Marx selvfølgelig lige haft fødselsdag; det kan jo have noget med det at gøre.

Endelig må jeg sige, at når Saltholmudvalget bestående af de eksperter, der var tale om, blev nedsat, var det, fordi man jo måtte have nogle sagkyndige folk til at tumle med det, og jeg kan sige én ting med sikkerhed: hvis dette udvalg

ikke havde eksisteret og arbejdet med tingene, havde dette møde her ikke fundet sted nu, det kan man være ganske overbevist om. Nordisk Råd har forlangt at få klarhed i disse ting, derfor var det nødvendigt at gå utraditionelt til værks, og så går man selvfølgelig til dem, som man kan vente kan lave noget. Det har ikke skaffet den enkelte person, som også er nævnt her, og som var inde i det, det har ikke skaffet hans firma nogen som helst forret til dette arbejde.

Hr. Skovmands gennem år oplagrede personlige had til mig skal jeg overse.

Aksel Larsen: Hvis jeg opfattede hr. Sigsgaard ret, docerede han den forbløffende form for nationaløkonomi, at hvis man låner pengene til bygning af en lufthavn eller en fast forbindelse over Øresund i udlandet, bliver man nødt til for at forhindre inflation samtidig at opkræve det samme beløb i skat herhjemme. Jeg forstår altså ikke det dér, det går i hvert fald over min forstand, og jeg tror over de flestes, der har en lille smule begreb om nationaløkonomi.

Hvis man låner pengene i udlandet, får man valuta til landet. Hvis man sætter arbejde i gang for pengene, så de altså ikke bliver spist op af befolkningen i løbende forbrug, skabes der værdier for dem, og så bliver der ikke inflation. Når lufthavnen er færdig, bliver der trafik, og trafikken på lufthavnen giver valutaindtægter, så det skal nok gå alt sammen. I øvrigt kan hr. Sigsgaard, hvis han har tid og mulighed for det, sætte sig ind i de beregninger, der foreligger i de betænkninger, folketinget har modtaget, og så vil han kunne se, at der er særdeles præcise beregninger over, hvorledes dette kan gå.

Derpå en bemærkning til hr. Skovmand. Han siger — jeg må erkende, at jeg har oplevet meget fra hr. Skovmands side, men dette er forbløffende — at heldigvis er der 3-4 år, inden beslutning behøver at træffes, så vi skal ikke forhaste os; han har hørt noget om, at før 1980 behøver en ny lufthavn ikke at være færdig, og så haster det jo ikke. Ja, fordi man muligvis ved kunstgreb kan klare trafikken på Kastrup nogenlunde, omend dårligt, indtil 1980, er der jo ingen grund til at vente så længe som

[Aksel Larsen.]

på nogen måde muligt, og det, der er forholdet, er, at for hvert år, der går, inden den egnede lufthavn er klar, mister vi penge, landet mister valuta, og det går ud over vor økonomi, og så kommer også den ekspansion, vi trænger til her i Øresundsområdet og i Norden i det hele taget, til at blive forsinket, bortset fra naturligvis, at der for hver eneste måned og hvert eneste år skal investeres mere i den lufthavn i Kastrup, som alligevel skal nedlægges. Så i enhver henseende synes jeg at hr. Skovmands beregning er forkert.

Hvad angår angrebet på Saltholmudvalgets personer, som jeg ikke kender særlig godt — ja, jeg har lært hr. Mølgaard og hr. Budde at kende, efter at de har arbejdet med sagen — vil jeg sige, at det ville se pænere ud, hvis man beskæftigede sig med resultatet af Saltholmudvalgets arbejde og eventuelt kritiserede dette resultat i stedet for at bruge den metode, som Cicero anbefalede at bruge, når det drejede sig om romerske advokater, at hvis de manglede saglige argumenter, skulle de forsøge personlig mistænkeliggørelse af modparten.

Stæhr Johansen: Det er ikke, fordi jeg skal forlænge debatten særlig meget, der har jo i og for sig været talt nok i det høje ting i dag, men jeg vil dog gerne sige til hr. Horn, at jeg tror ikke, man tjener noget formål ved at forsøge at gøre op plusser og minusser ved de to reelle valgmuligheder, vi har — jeg forstod, at også ministeren for offentlige arbejder var inde på, at vi har kun to reelle valgmuligheder.

Jeg tror ikke, man tjener sagen ved at gøre et enkelt projekt lettere tilgængeligt, end det måske er. Efter gennemgangen af de forskellige udgifter til Saltholm kontra Sydamerica tror jeg nu alligevel nok, at de tal, jeg nævnte, kommer virkeligheden nærmere. Men det får vi formentlig lejlighed til at prøve i udvalget.

Jeg har kun en enkelt bemærkning til hr. Aksel Larsen. Hr. Aksel Larsen kom i sit første indlæg til den konklusion, at Øresundsbroen nationaløkonomisk ville være en større fordel for Danmark også i forholdet til vor gamle konkurrenceby Hamborg, idet hovedstaden ville få et endnu større område og derigennem bliver et stor-

center, der virkelig kunne tage konkurrencen op med Hamborg. Jeg er nu ikke helt enig med hr. Aksel Larsen. Jeg tror, det er en udbredt mening i det høje ting, at en Store-Bæltsbro ville være medvirkende til den fordeling af industri og produktion, som man jo gennem egnsplanråd og landsplan og alt muligt stræber efter. Mit indtryk er da i hvert fald, at netop en Store-Bæltsbro ville betyde en større sammenknytning af vore landsdele — jeg tænker her på Jylland og Fyn — og derigennem en større mulighed for at konkurrere med Hamborg. Jeg er altså kommet til den stik modsatte konklusion af hr. Aksel Larsen i dette spørgsmål.

Men jeg skal ikke yderligere fordybe mig i det, vi får jo nu lejlighed til at drøfte det. Man må bare være klar over, at prioriteringen er et stort problem for dette ting, og det må vi altså også tage med i vore overvejelser.

Sigsgaard: Hr. Ivar Nørgaard var inde på, at offentlig finansiering af et stort projekt, som der her er tale om, kunne betyde, at der ville ske en tilsvarende eller i hvert fald en vis nedskæring på andre offentlige aktivitetsområder. Jeg forstår i og for sig godt betænkeligheden, som jeg i øvrigt tidligere har haft lejlighed til at diskutere med hr. Ivar Nørgaard, men jeg tror også, at hr. Ivar Nørgaard må give mig ret i, at det beror på en politisk afgørelse, hvorvidt en eventuel offentlig finansiering af lufthavnen, offentlig drift osv., vil medføre nedskæringer på andre statslige arbejdsområder. Det er os selv, der afgør det.

Videre må jeg sige, at de negative sider ved privat opførelse, ved privat aktivitet på dette område for mig langt opvejer hr. Ivar Nørgaards argument. Først og fremmest hæfter jeg mig ved, at vi ved at lukke op her giver mulighed for private profitter på et område, hvor det kunne have været undgået. Og når hr. Ivar Nørgaard anvender den nuværende arbejdsløshed som argument imod mine betragtninger, synes jeg, det er meget betænkeligt, for jeg håber da ikke, at hr. Ivar Nørgaard forestiller sig, at arbejdsløsheden fortsætter helt frem til den tid, hvor anlægsarbejderne på den nye lufthavn er i fuld gang.

Til hr. Horn, der talte om, at det var

[Sigsgaard.]

beklageligt, at jeg ikke var nået længere end — jeg ved ikke, om det var hr. Horn eller andre var nået i 1920 — vil jeg kun sige dette, at hvis man vil åbne området her for privat profit, vil jeg sætte mig imod det. Jeg er altså ikke nået så langt, som hr. Horn var nået siden 1920; og jeg er glad for, at jeg ikke er nået dertil. Jeg synes ikke, vi skal sælge den ene skanse efter den anden.

I mit første indlæg var jeg videre inde på ønskeligheden af, at også den nuværende regering arbejdede med lidt mere langsigtede budgetskitser, perspektivplaner, eller hvad man nu vil kalde det. Nu ser jeg, at økonomiministeren desværre er gået, og jeg ved ikke, om ministeren for offentlige arbejder er i stand til at udtale sig mere om dette spørgsmål, end han har gjort, men jeg så meget gerne en udtalelse om, at man fortsatte det arbejde, og at tinget hurtigt ville blive stillet over for et forslag til en sådan 10-15-20-årig budgetskitse.

Ministeren var i øvrigt inde på, at man kunne betragte investeringen i en ny lufthavn som værende, hvis den blev foretaget privat, helt uafhængig af landets økonomi i øvrigt. Jeg skal ikke gå nærmere ind i en debat herom; jeg tror bare ikke, at ministerens argument her er holdbart.

Ministeren sagde videre, at det, at lufthavnen eventuelt forblev i Kastrup, ville være det samme som ingenting at gøre; det sagde ministeren i en omtale af de forskellige muligheder, der lå. Jeg vil gerne sige, at jeg tror nok, jeg ville være meget betænkelig, hvis man valgte en udbygning af lufthavnen i det område, hvor den ligger nu, men vi må vel på den anden side erkende, at undersøgelse af denne mulighed blev standset så tidligt, at vi faktisk ikke ved så forfærdelig meget om den og da slet ikke om den økonomiske side.

Hr. Horn sagde, at støjproblemerne, når man skal vælge mellem Sydamergerløsningsen og Saltholmløsningsen, er så lette, at selv et barn kan se, at Saltholm må foretrækkes — sådan forstod jeg det. Nu er det jo sådan,

at førende støjeksperter har brugt, går jeg ud fra, hundreder af timer på netop de problemer, og resultatet er i hvert fald ikke blevet så enkelt, at det af deres rapporter fremgår, at det klart kan fastslås, at Saltholm støjmessigt må foretrækkes fremfor Sydamerger, måske tværtimod.

(Kort bemærkning).

Skovmand: Jeg beklager, at hr. Horn tror, at jeg nærer et personligt had til ham. Det har jeg aldrig gjort. Derimod har jeg næret en vis kritisk indstilling over for hans embedsførelse som minister for offentlige arbejder, og det er en anden ting, som jeg ikke synes man skal forveksle med det første. Jeg synes, hr. Horns bemærkning om, at hvis ikke han havde sat de eksperter i gang, som man satte i Saltholmudvalget, havde vi ikke siddet her i dag, i og for sig er ret afslørende. For det, vi må konstaterer i dag, er jo netop, at vi ikke har noget tilfredsstillende grundlag. Derfor synes jeg ikke, at hr. Horn kan forsvare sin handlemåde på det grundlag.

Det, det drejer sig om — og der synes jeg igen, at hr. Aksel Larsen er på vildspor — er jo ikke, hvorvidt man nærer nogen personlig modvilje mod de eksperter, der sidder i disse udvalg. Jeg anerkender fuldt ud, at en mand, der sidder i et udvalg som repræsentant for Kampsax, må pleje Kampsax' interesser, og derfor er det netop; jeg beklager, at man fremstiller det, som om han plejer statens interesser.

(Kort bemærkning).

Ivar Nørgaard: Det er jo et meget fremrykket tidspunkt, men jeg synes alligevel ikke, at hr. Sigsgaard skal have det sidste ord vedrørende spørgsmålet om privat finansiering og offentlig finansiering og spørgsmålet om arbejdsløshed. Sagen er den — det kan man ikke benægte — at der jo nu er en international overskudsproduktion og overkapacitet i værftsindustrien, og at vi herhjemme har frygtelige problemer i den forbindelse, men at vi kunne løse nogle af

[Ivar Nørgaard.]

disse problemer konstruktivt ved, at vi lavede elementbrobyggeri i stedet for skibe og færger på en række værfter. Det mener jeg bør indgå i vore overvejelser, når vi skal bedømme, om man kan lave én bro, eller om man kan lave to broer samtidig.

Vedrørende profit vil jeg gerne sige, at her er jo tale om et så decideret monopolforetagende, at man naturligvis må lade det være under fuldstændig offentlig kontrol og dermed også under fuldstændig takstregulering fra det offentlige side.

(Kort bemærkning).

Aksel Larsen: Jeg tror ikke, hr. Skovmand har misforstået mig, men han foretrækker at citere mig forkert. Jeg har ikke sagt noget om, at hr. Skovmand har modvilje mod Saltholmudvalgets medlemmer, eller at han har udtrykt modvilje mod dem. Jeg har sagt, at i stedet for såligt at beskæftige sig med resultaterne af Saltholmudvalgets arbejde og kritisere det, søger han at fremstille Saltholmudvalgets medlemmer som mindreværdige, suspekter personer, man ikke kan have tillid til, og hvis arbejde man derfor ikke bør bedømme eller tage hensyn til. Det er det, jeg har angrebet hr. Skovmand for. Det kan man ikke.

(Kort bemærkning).

Sigsgaard: Hr. Ivar Nørgaard var inde på, at såfremt private skulle overtage denne opgave, måtte det selvfølgelig ske under fuldstændig offentlig kontrol. Jeg kunne godt tænke mig at få at vide, hvordan denne kontrol skulle gennemføres. Hvis vi nu f. eks. forestiller os, at det konsortium, der har tilbudt sin medvirken i denne sag, også får opgaven overdraget, hvordan vil man så egentlig kontrollere, at de priser, de tilbud, som de giver, er de billigst mulige? Det har man jo ikke så forfærdelig store muligheder for.

(Kort bemærkning).

Skovmand: Hr. Aksel Larsen siger, at jeg betragter Saltholmudvalgets medlemmer som mindreværdige personer. Absolut ikke. Jeg anerkender bare, at disse personer har nogle helt naturlige interesser at pleje, hvilket man følgelig må tage hensyn til og lade være med at fremstille som værende

statens interesser. I øvrigt forbavser det mig, at en socialist som hr. Aksel Larsen kan være af den opfattelse, at det skal være private firmaer, der skal bestemme, hvordan staten skal anvende sine penge.

Hermed sluttede forhandlingen.

Første næstformand (*Kaj Andresen*): Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om fornyelse af kollektive overenskomster mellem Danmarks Rederiforening og Dansk Styrmandsforening samt Radiotelegrafistforeningen af 1917 har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes fredag den 24. maj kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om skattefri afskrivninger m. v.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om skattemæssig opgørelse af varelagre m. v.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om særlig indkomstskat m. v.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m. v.

5) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om investeringsfonds.

6) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om indskud på etableringskonto.

7) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om fornyelse af kollektive overenskomster mellem Danmarks Rederiforening og Dansk Styrmandsforening samt Radiotelegrafistforeningen af 1917.

8) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lukkeloven.

[Første næstformand.]9) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om fritidsundervisning m. v.

10) *Første behandling af:*

Forslag til lov om stempelafgift.

11) *Første behandling af:*

Forslag til lov om retsafgifter.

12) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om retsafgift m. v.

13) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ægteskabs indgåelse og opløsning.

14) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af myndighedsloven.

15) *Første behandling af:*

Forslag til lov om filmcensur.

16) *Valg af 11 medlemmer til landsskatte-*
*retten.*17) *Valg af 6 medlemmer til ligningsrådet.*

Mødet hævet kl. 21².

54. møde.

Fredag den 24. maj kl. 13.

Formanden: Medlemmer af folketinget Holmberg, Bilgrav-Nielsen, Horn, Stæhr Johansen og Aksel Larsen har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et folketingsudvalg til at drøfte problemer og modtage information vedrørende en ny storlufthavn og en fast forbindelse over Øresund.

Medlem af folketinget Poul Dam har meddelt mig, at han ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

„I hvilken udstrækning anvendes politiets adgang til at „hensætte udlændinge under bevogtning“ i medfør af § 8, stk. 1, i lov om udlændinges adgang til landet, og hvilken kontrol er der med anvendelsen af denne bestemmelse?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkomende spørgetid.

Skriftlig fremsættelse af forslag.

Ordføreren for forslagsstillerne (Holmberg): Hermed har jeg den ære for folkettinget at fremsætte *forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et folketingsudvalg til at drøfte problemer og modtage information vedrørende en ny storlufthavn og en fast forbindelse over Øresund.*

Angående begrundelsen for forslaget skal jeg henvise til de bemærkninger, der ledsager det.

Jeg anbefaler forslaget til tingets velvilige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om skattefri afskrivninger m. v.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 92) findes i tidenden sp. 3151, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 999).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der stillet følgende ændringsforslag:

Af finansministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 2.

Efter stk. 1 indsættes som nyt stykke:

„Stk. 0. § 3, stk. 6, som affattet ved § 1, nr. 5, finder anvendelse, når virksomheden påbegyndes den 1. januar 1969 eller senere.“

Bemærkninger.

I tillægsbetænkningen er der stillet et ændringsforslag, som for driftsmidler med en anskaffelsespris på 1.200 kr. eller derunder begrænser adgangen til at fradrage anskaffelsessummen på én gang i den skattepligtige indkomst. Begrænsningen skal gælde i det indkomstår, hvori en virksom-