

[Frode Jakobsen.]

rigsministeren da på? Jeg kan kun se to muligheder: enten at det er Nordvietnam, der overtager det hele, eller at det er Saigonstyret, der overtager det hele. Det spørgsmål har man da virkelig lov til at stille.

(Kort bemærkning).

**Kai Moltke:** For det første må jeg sige til udenrigsministeren, at jeg på ingen måde har fremsat insinuationer her, hverken på den ene eller på den anden måde, men jeg har henstillet, at man i udvalget undersøger Thailand Airways' forhold, bl. a. dets aktiefordeling. Det er rigtigt, at jeg fremhævede, at en meget væsentlig del af aktierne befandt sig i den thailandske regerings hænder, men jeg talte om det kontante kapitalindskud, som har fundet sted, for det andet er jo så at sige et led i koncessionsaftalerne. Jeg bad såmænd ikke engang om en fordommelse her, jeg bad blot om — vi har gode forbindelser med luftfartsselskaber osv. — at man kommer med saglige oplysninger om både finansieringsformer og om, hvorvidt det er rigtigt eller ikke rigtigt, at dette dansk-svenske selskab også transporterer fra Bangkok og til Saigon militært personel i de hære, som der her er tale om, som invaderer Sydvietnam.

Men det er jo ikke noget, vi behøver at skændes om her, der foreligger kendsgerninger, og jeg beder blot om, at udvalget fastslår kendsgerningerne.

**Udenrigsministeren (Poul Hartling):** Den insinuation, jeg bad mig fritaget for, var ikke det spørgsmål, som det ærede medlem nu i anden omgang nævnte, og som jeg har talt om, men det var den insinuerende tilføjelse: udenrigsministeren ønsker vel ikke, at krigen skal fortsætte. Det var den debatform, jeg bad mig fritaget for.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Sagens overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til et udvalg på 17 med-

lemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om placeringen af en ny storlufthavn [af Horn m. fl.].*

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XXIII) findes i tillæg A. sp. 3777, fremsættelsen i tidenden sp. 3837).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om placeringen af en ny Københavns lufthavn.*

(Lovforslaget (nr. 192) findes i tillæg A. sp. 3779, fremsættelsen i tidenden sp. 4057).

Sagerne sattes til forhandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg skal blot til forslaget til folketingsbeslutning om placeringen af en ny storlufthavn sige, at det er jo en opfordring til at søge folketingets principielle tilslutning til, at en ny storlufthavn i Norden efter dansk opfattelse bør anlægges på Saltholm. Denne principielle vedtagelse er det, som regeringen i det næste punkt på dagsordenen forelægger folketinget til behandling, og derfor har jeg ikke andre bemærkninger til forslaget til folketingsbeslutning.

**Horn:** Det er nu tredje gang inden for 1 år, vi har lejlighed til at drøfte, hvor vi mener den nye nordiske storlufthavn skal placeres.

Som sagt for nogle dage siden har vi i udvalget og tinget nu et godt grundlag for at tage endelig stilling i princippet, som vi tilstræber med vort forslag til beslutning. Jeg kan sige på min gruppes vegne, at vi er taknemlige for, at regeringen — specielt ministeren for offentlige arbejder — har taget initiativet til at få det lovforslag frem, som ligger fra ministeren. Jeg forstår det sådan — det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, og det fremgår gentagne gange af fremsættelsestalen — at ministeren frem-

[Horn.]

sætter lovforslaget i og for sig med samme bevæggrund som vi: at få en principbeslutning om, hvor en lufthavn skal placeres.

Vort forslag er motiveret i ønsket om, at folketinget inden Nordisk Råds næste session her i marts tilkendegiver, hvor vi i Danmark mener at lufthavnen skal ligge; og deler tinget regeringens og vor opfattelse, ja, så vil vi kunne trække vort forslag tilbage. Denne debat vil vise, om det forholder sig sådan.

I ministerens forslag § 1 gives der bemyndigelse til at lade udarbejde en plan for, hvorledes storlufthavnsanlægget på Saltholm skal udformes m. v., og i § 2 siges der, at planen skal indeholde skitseprojektering til anlæg af lufthavnens første etape samt en tunnelforbindelse, der kan indpasses i kommende faste forbindelser i K—M linjen, og endelig for det tredje en plan for finansieringen, og hvorledes bygherreinteresserne skal organiseres, samt hvorledes den fremtidige drift skal foregå.

Det er opgaver, som må klares. Vi vil dog gå ud fra, at man ikke iværksætter nye grundundersøgelser på alle områder. Jeg mener, at der er foretaget mange undersøgelser og så mange, at vi faktisk skulle kunne gå i gang med en skitseprojektering af de modeller, som må have betydning for, om man kan tage den endelige stilling. Der vil være en række tilfælde, hvor man for beskedne penge kan skaffe sig færdige udregninger, opstillinger til de protomodeller, der skal anvendes.

Når det i bemærkningerne til forslaget siges, at planerne bør være færdige 1. oktober i år, forstår vi det derhen, at vi skulle kunne regne med i det næste folketingsår at tage endelig stilling og give grønt lys for igangsættelsen af dette store projekt.

Jeg skal dernæst sige noget om vore principielle synspunkter, hvilket må blive en gentagelse af, hvad vi tidligere har sagt om det.

Vi kan tiltræde ministerens lovforslag, som det her foreligger. Jeg skal fremhæve 5 væsentlige grunde, som taler for, at folketinget nu tilkendegiver, hvor vi mener lufthavnen skal placeres.

Vi har gentagne gange lovet Nordisk Råd at komme med en indstilling på grundlag af den rekommandation, som rådet har stilet

til den danske og svenske regering, så forhandlingerne imellem Danmark og Sverige kan begynde om dette anlæg.

For det andet: folketinget har for længst accepteret Kastrups nedlæggelse og dermed erkendt, at det haster med at få begyndt på en ny lufthavn, for at vi kan undgå spildinvesteringer i Kastrup fremover.

For det tredje, at kommuner og amtskommuner på begge sider af Sundet får besked, sådan at de kan tilrettelægge deres dispositioner, deres byplaner m. v.

For det fjerde, at SAS får besked, så selskabet kan disponere til gavn for de tre lande, som står bag ved selskabet og får gevinsten af, at selskabet får en fast operativ base at regne med i lang fremtid; det giver gode vilkår for at disponere, og det kommer til syvende og sidst vore tre lande til gode.

For det femte — og først og fremmest — fordi Norden har brug for en storlufthavn, der kan holde dette århundrede ud.

Erfaringerne viser jo, at Kastrup de sidste 20 år ikke har kunnet slå til. Vi har, hver gang vi har lavet nyanlæg, ment, at nu var vi dækket langt frem, men det har vist sig ikke at være tilstrækkeligt; vi har ikke haft tilstrækkeligt fremsyn.

Hvorfor skal Norden have denne nye storlufthavn, og hvorfor skal den placeres i Øresundsregionen? Jeg ved ikke, om nogen så den lille fjernsynsfastelavnsspøg, der var mandag aften, hvor en ung mand mente, at Billund ville være den rette plads at lægge storlufthavnen. Dette måtte forudsætte, sådan som fremstillingen var, at hverken Sverige eller Norge eksisterede, og det gør de dog indtil videre. Men det er denne tankegang, som man nu og da har mødt i de seneste uger i pressen nu og da og andre steder, hvor der er givet udtryk for, hvad man mener om Saltholmproblemet.

Det kan måske være svært nok at tage stilling, selv for planlæggerne, og at se tilstrækkelig langt frem, 20 år eller mere, når man skal tage stilling til en nordisk storlufthavn. Men det må være vor pligt — som andre, der vil være med i det — at søge mobiliseret så meget fremsyn, at vi, belært af erfaringerne inden for trafiksektoren og inden for andre sektorer, undgår fejlinvesteringer. Vi har jo i hele dette år-

[Horn.]

hundrede ofte undervurderet udviklingen, selv når vi gik videst i vore visioner om, hvad der kunne ske på det trafikale og andre områder. Vi mener, at ligesom Københavns havn for århundreder siden blev grundlaget for Nordens største kraftcenter i dag, vil en storlufthavn i Øresundsregionen være det i fremtiden. Det er motiveringen for den enstemmighed, der i Nordisk Råd har været for, at man fik en lufthavn her i Øresundsregionen, og først og fremmest har man fra Nordisk Råd ment, at den skulle placeres på Saltholm.

På basis af Nordens 21 millioner mennesker er vor lufthavn blevet den fjerdestørste internationale lufthavn. År 2000 skønnes der at være 27 millioner mennesker i Norden, og deraf vil ca. 3,4 millioner bo i Øresundsregionen, hvor der i dag bor ca. 2,5 millioner. Vi må håbe, at planlæggerne vil mobilisere al deres fantasi og gå i gang med at finde visionerne for de behov, der vil være fremme til den tid, hvor Øresundsregionen måske er Europas største handelscenter.

I dette fremtidsperspektiv er det ønskeligt at have mest muligt Amagerland til rådighed. Der er ikke noget at rutte med på Amager, hvis vi skal løse alle de opgaver, tilgodese alle de forskellige formål, som vil melde sig inden for dette tidsrum. Det har en del planlæggere også allerede øje for i dag, medens der er andre, der ikke synes at se det. Af de seneste geopolitiske vurderinger, som nordiske geoforskere har fremlagt, fremgår det klart, at Øresundsregionen vil være det drivende kraftcenter blandt de fire hovedcentre, der er og fortsat vil være i Norden. Ser man dette billede for sig, forstår man godt, at nordiske og andre piloter i regionens luftrum har set Saltholm som en naturens gave til Norden på det trin af udviklingen, hvor vi befinder os, og hvor flyet er blevet det ekspansive produktionsmiddel i al transport.

På denne realistiske baggrund skal jeg kort nævne nogle af de særlige fordele, som herudover knytter sig til Saltholmsanlægget.

For det første: beliggenheden er særdeles ideel set fra alle luftfartsmæssige synspunkter; det samme gælder i forholdet til hele Øresundsregionen.

For det andet: støjproblemerne er de mindst mulige, når vi accepterer og ønsker

at have en lufthavn midt i et tætbeboet område; det er nylig fastslået både af svenske og danske støjeksperter.

For det tredje: ved Saltholmløsningen får vi for rimelige omkostninger de nødvendige arealer fri på Amager til disposition for de behov, der vil komme, og som jeg før påpegede.

Jeg skal komme med et par kommentarer til enkelte af de kritiske synspunkter, der er fremsat over for Saltholmprojektet. Der knytter sig jo til Saltholmanlægget en tunnelforbindelse, som rundt regnet koster 3/4 milliard kr.; til gengæld vinder vi arealerne frie på Amager, og jeg vil mene, at inden for det tidsrum, der her er tale om, vil værdien heraf være mindst det dobbelte af anlægsværdien af tunnelen. Derfor må det anses for at være en nationaløkonomisk gunstig beslutning af træffe, at vi lægger anlægget på Saltholm.

Man har fra enkelt side en forestilling om, at der vil opstå uheldige følgevirkninger for regionaltrafikken i Københavnsområdet og specielt lokaltrafikken i det indre København. Jeg forstår ikke rigtig den tankegang og har heller ikke set nogen rigtig begrundelse derfor. Trafikmængden vil jo være den samme, uanset om lufthavnen placeres på Saltholm eller på Syd-amager, og publikums bevægelser, trafikanternes bevægelser, må også antages at være de samme. Jeg ville snarere ud fra de erfaringer, vi har her i landet og andetsteds, regne med, at i spidsbelastningstimerne ville en Sydamagerløsning skabe langt større vanskeligheder end Saltholmløsningen.

Endelig synes mange at overse, at vi må regne med en S-togsforbindelse i Øresundsregionen, altså mellem København og Malmø, sådan som jeg pegede på det den 22. maj — det kan læses i Folketingstidende 1967-68, 2. samling, spalte 3470.

I begyndelsen af februar fik storlufthavnsudvalget et materiale oversendt fra ministeriet for offentlige arbejder, hvor man ud fra nogle samfundsøkonomiske betragtninger vurderede, hvordan dette anlæg ville fungere økonomisk. I pressen og også her under udvalgsforhandlingerne har man talt om sagkundskab, da dette dokument kom til at foreligge, og det var, ligesom man fejede alle andre til side, som om andre, der havde udtalt sig om det hidtil fra mini-

[Horn.]

steriet for offentlige arbejder og anden side, ingen forstand havde på det, nu måtte det af bordet, nu var det kun dette nye, der var sagkundskab bag. Jeg har forstået, at der er fundet ligesom lidt at hænge deres modstand på, og jeg kan også godt forstå, at i trængslen var det en heldig appelsin, der her faldt ned, så de dog fik lidt at hænge modstanden på. Noget af pressen fik et par store overskrifter ud af det, og det er jo heller ikke at kimse ad.

Som sagt kan vi kun være taknemlige for, at alle synspunkter og vurderinger kommer frem, når der er tale om sådanne anlæg. Men der er indtil nu ikke fremlagt noget argument, som rokker ved det saglige valg af Saltholm, sådan som flertallet i storluffhavnsudvalget har fremlagt det i sin beretning af 28. november sidste år.

Når den samfundsøkonomiske sagkundskab med alle sine forbehold er kommet til, at man har været for optimistisk i de hidtidige vurderinger af trafiktilvæksten i resten af dette århundrede, så er der naturligvis tale om et skøn, som det også fremgår af dette økonomiske værk. Vi kan jo ikke tillægge deres beregninger større vægt, end vi kan tillægge andre vurderinger, og jeg er tilbøjelig til at mene, at når alverdens luffthavnsselskaber i deres vurderinger — og de har dog penge i klemme ved sådanne prognoser — er kommet til, at de prognoser, der ligger til grund for ministerens forslag, er for pessimistiske, så er der grund til at antage, at det er rigtigt. Hvad der yderligere understreger dette synspunkt, er, at flyvemaskinfabrikkerne, som jo også har noget kendskab til disse ting, investerer ud fra den forudsætning, at de prognoser, som ministeren holder sig til, er de rigtige, og de har mindst lige så mange penge i klemme. Vi har altså her to meget nøjagtigt undersøgte forhold som grundlag for ministerens prognose. Vi må også sige, når vi læser dokumentet, at de argumenter, man opstiller, er meget svage, hvorfor de ikke vælter det, der er fremlagt fra ministerens side.

Vi har i årevis kendt alle de forskellige aspekter, som er kommet frem både i udvalget og uden for udvalget, og jeg mener at kunne sige, som jeg vist også har sagt

sidste gang, vi debatterede det: jeg kan ikke se, at der er kommet noget nyt frem siden den 28. november, som skulle gøre, at flertallet skulle rokke sig fra det standpunkt, vi har indtaget.

Vi kan derfor anbefale tinget at give tilslutning til ministerens forslag, og vi vil forstå det på den måde, at der, som ministeren udtrykte det i fremsættelsestalen, ingen reel forskel er på sigtet med vort forslag og ministerens forslag. Det har ministeren jo gentaget her ved de bemærkninger, ministeren gjorde som indledning til denne forhandling. Når vi har hørt, hvordan forhandlingen forløber, vil vi altså overveje at trække vort forslag tilbage.

Jeg vil ikke undlade til slut at fremsætte et ønske fra vor gruppe, som jeg også gav udtryk for den 16. januar, da vi havde trafikdebatten, at vi får en samtidighed i principbeslutningen om dette og de faste forbindelser over Store-Bælt og Øresund. Vi forudsætter, at når vi her træffer principbeslutning om en luffthavn på Saltholm, har vi reelt givet tilslutning til den faste forbindelse over Øresund, selv om det ikke er en nødvendighed, at denne er etableret samme dag, som luffthavnen kan tages i brug. Da der i befolkningen er et stærkt ønske om snarest at få en positiv principbeslutning om en Store-Bæltsforbindelse, således som det bl. a. er fremhævet i LOs henvendelse til statsministeren den 13. januar, forudsætter vi, at trafikudvalget går i gang med at forberede en indstilling til regeringen, på samme måde som vi har gjort det i beretningen af 28. november, således at vi, inden tinget tager sommerferie, kan få en positiv principbeslutning om en fast forbindelse over Store-Bælt.

Af ordførernes taler den 16. januar fik jeg det indtryk, at der her i tinget råder meget varm tilslutning til, at vi også tager stilling til Store-Bæltsproblemet snarest muligt.

**Stæhr Johansen:** Den principdebat, vi havde i det høje ting den 16. januar i år, var egentlig en debat, der skulle have drejet sig om alle Danmarks trafikforhold, men det blev en debat, der først og fremmest kom til at beskæftige sig med planerne om en storluffhavn ved København og i særdeleshed om at placere den på Saltholm. Der var ikke tvivl om, hvordan flertallet i

[Støhr Johansen.]

folketinget så på selve dette spørgsmål, og det er vel også det, der har resulteret i, at ministeren har fremsat et forslag om at fortsætte undersøgelserne vedrørende placeringen af den nye storlufthavn på Saltholm, undersøgelser, der naturligvis — det må man gøre sig klart — betyder, at det er det sted, hvor man med de oplysninger, man har i øjeblikket, mener det er mest hensigtsmæssigt at placere en storlufthavn.

Jeg vil gerne som indledning sige, at mit parti deler denne opfattelse og derfor kan tilslutte sig ministerens forslag.

Men det er klart, at en sådan investering, der vel nok er den største investering i den politiske historie i Danmark, må give anledning til debat, og særlig i den senere tid er der da også kommet mange forskellige henvendelser frem og mange indlæg i forskellige blade angående spørgsmålet om placeringens rigtighed.

Jeg synes kun, det er naturligt og ganske udmærket, at denne store investering bliver gennemdrøftet, men jeg vil også gerne have lov til at sige, at en afgørelse må træffes, og at man ikke må nedsætte handlekraften af hensyn til lokalpolitiske problemer, som skal løses ad anden vej. Det er derfor, jeg mener, det er rigtigt, at dette lovforslag nu er fremsat, så man kan få en forprojektering, således at ministeren senere, når denne er gennemført, kan fremsætte forslag om anlægsbevilling, hvis denne forprojektering bekræfter resultatet af de undersøgelser, der er foretaget, og bekræfter, at placeringen er den rigtige.

Det er klart, at de oplysninger, vi hidtil har haft om det økonomiske, som naturligvis spiller en meget stor rolle, kan give anledning til forskellige opfattelser, og der har jo også indsneget sig visse fejlregninger fra ministeriet, men på den anden side har det også været fremme, at de andre tal heller ikke var helt rigtige. Nu bliver der mulighed for at lade tallene behandle, således at vi kommer til at stå over for realistiske tal, når folketinget forhåbentlig til efteråret skal træffe beslutning om anlægget af en storlufthavn.

Men det, der er afgørende for den stilling, som mit parti indtager, er først og fremmest de oplysninger og beregninger, som er kom-

met fra ministeriets eksperter med hensyn til flyvning, og lufthavne og de udtalelser, der er kommet fra lufthavnens største kunde, SAS, og fra de amerikanske eksperter, der har arbejdet med sagen. Efter min opfattelse må man hæfte sig ved, hvad de, der skal bruge lufthavnen, mener om placeringen. Jeg mener heller ikke, at man med den stilling, vi alle i Danmark har til et forøget nordisk samarbejde, kan se væk fra den indstilling, der er kommet fra Nordisk Råds trafikudvalg, som peger på de store økonomiske muligheder, der ligger i at placere lufthavnen på Saltholm. Det er jo således, at et overvældende flertal i Nordisk Råd har givet klar tilslutning til, at den storlufthavn, der kan placeres på Saltholm, ikke bliver en lufthavn alene for Storkøbenhavn eller alene for Danmark, men en lufthavn for alle de skandinaviske lande og derigennem det kraftcenter, som Danmark jo i virkeligheden har qua sine gode havne omkring København og i det hele taget den placering, den har i Øresundsområdet, og derigennem de store muligheder, som dog økonomisk vil være til størst fordel for Danmark. Derfor er det røster, som jeg mener tæller uhyre meget, og det er røster, som jeg mener man bør lytte meget til.

Endvidere er der spørgsmålet om de prognoser, som er opstillet, prognoser, der viser en udvikling af antallet af passagerer, som man altid kan diskutere. Man kan pege på — jeg tror også, hr. Horn var inde på det — at både de store luftfartsselskaber med det økonomiske ansvar og flyvemaskinfabrikkerne, der ligeledes bygger deres produktion på disse prognoser, alle sammen regner med en større stigning i passagerer og fragttrafik end f. eks. de prognoser, som det danske trafikministerium arbejder med. Vi ved f. eks. med hensyn til den store lufthavn nede omkring Frankfurt, der indtil for et år siden var den fjerdestørste lufthavn og lå foran Kastrup, men nu er blevet nummer 5, at dér regner man med en fordobling af lufttrafikken på 5 år, en fordobling, som man udbygger banerne og lufthavnen til. Vi ved, at man i Hamborg arbejder på en lufthavn, som er færdig, så vidt jeg ved, i 1971, og som bliver en virkelig international lufthavn, væsentligt større end den nuværende Hamborglufthavn, og som bekendt

## [Stæhr Johansen.]

reklameres der allerede nu langt oppe i Jylland for, at man skal flyve fra Hamborg, fordi byen får denne store flyveplads.

Det vil altså sige, at vi står over for lufthavne, hvor man med det kendskab til prognoser, man har dér, har lavet projekter, som bygger endda på større tal end dem, man har regnet for realistiske her. Det er klart, at ingen kender udviklingen — prognoser er kun et skøn — men prognoserne for det tidligere lufthavnsbyggeri, vi har haft, har vist sig at være alt for små, og når man skal vurdere de forskellige prognoser, er det min opfattelse, at det skøn, man har fået fra ministeriet for offentlige arbejder, er det mest realistiske. Derfor mener jeg, at man kan tage det til indtægt for den placering, der her er tale om. Vi ved også, at der kan komme endnu flere udvidelser af flytrafikken i Skandinavien, i Danmark selvfølgelig i særdeleshed, for det er et spørgsmål, om ikke antallet af taxaflý vil blive væsentligt forøget, og det er formodentlig Tune, man må regne med.

Endvidere er der kommet det nye frem, at de store rederier forsøger at skabe en containertrafik og en stykgods-trafik med fly, for de vil ikke på samme måde, som de er blevet konkurreret ud i passagerfarten, blive konkurreret ud i stykgods-farten. Det er en udvikling, som er i sin vorden, men som også peger på en forøget stigning af fragtruterne og også en kombination naturligvis, for det er jo sådan i øjeblikket, at fragt betaler det sig bedst at transportere med passagermaskiner, hvor man altså både har fragt og passagerer. Det er begyndelsen til en udvikling, vi står over for, og det er noget, man også må tage med i sine overvejelser.

Jeg har set, at der er kritikere, som har været inde på, at de tal, man regner med, langt overstiger Danmarks befolkning — i chartertrafikken er man endda helt oppe på at regne med 9 millioner rejsende. Men disse kritikere har fuldstændig glemt, at ikke mindre end 70 pct. af dem, der passerer Kastrup lufthavn, er udlændinge, især folk fra andre dele af Skandinavien. Det viser sig jo også, at f. eks. for SAS' vedkommende er det omtrent det samme antal sæder, 70 pct. eller i hvert fald næsten  $\frac{2}{3}$ , der udelukkende er solgt til udlændinge.

Det viser igen, hvilken økonomisk placering lufthavn og lufttrafik har i hele det økonomiske billede, vi må have af Danmark.

Det er jo noget, der er skabt, netop fordi vi har haft en god lufthavn, som vi har haft den i Kastrup, en lufthavn, som nu er blevet for lille og vil være overfyldt allerede i 1975. Det er noget, vi kan være stolte over, at et skandinavisk firma er hovedkunden, men der er jo adskillige andre kunder og adskillige andre luftfarts-selskaber, som beflyver København. Og dér må man hele tiden se på, om netop dette vigtige område i vores økonomi skal placeres sådan, at vi ikke risikerer at miste en del af denne trafik, som vi vil gøre det, såfremt vi ikke finder den rigtige storlufthavns placering og får den bygget til rigtig tid.

Det er klart, at vi skal være meget ængstelige for at foretage en fejlinvestering. Men jeg tror nu ikke efter at have gennemgået materialet, at muligheden for en fejlinvestering er synderlig stor; jeg mener, den slet ikke er til stede. Men der er én ting, der kan være dobbelt farlig: det er, hvis vi i disse afgørende år glemmer at udføre i handling alt det, vi ønsker skal ske her i Norden, og alt det, vi ved at vi trafikmæssigt netop på dette område vil være bedre rustet til at klare end de andre skandinaviske lande. — hvad disse lande selv har givet udtryk for igennem Nordisk Råds trafikudvalg. Det gælder i visse tilfælde om at kunne handle, og det lovforslag, der her foreligger, betragter jeg som udtryk for, at man nu fra regeringens side vil have, at der skal ske noget på dette område.

Som allerede hr. Horn har været inde på det, er det et meget stort held for Danmark, at vi har Saltholm. Man kan ikke komme uden om, at den moderne jettrafik med den støj, som de store maskiner laver, er meget lidt behagelig for dem, der bor i nærheden af en lufthavn. Det mærkelige er, at lufthavne sådan set virker tiltrækkende på byggeriet; når der er en lufthavn, bliver der bygget i nærheden af den, selv om man så bagefter beklager sig over støjen, en støj, der ikke bliver mindre med de store maskiner, som man kan forvente bliver taget i brug.

Man må derfor ikke mindst tage hensyn til det storcenter, som København udgør,

[Stær Johansen.]

for hvis man f. eks. ville følge planen om at udvide Kastrup lufthavn og bygge en bane over til Sydamerger, ville man komme ud for en støjplage, som tre fjerdedele af Storkøbenhavns befolkning ville blive generet af. Det er en støjplage, som jeg ganske givet mener ville bringe protester frem fra befolkningen. Samtidig ville efter de oplysninger, der foreligger om en sådan fælleslufthavn, sikkerheden blive væsentligt ringere, og man kunne risikere katastrofer, katastrofer, som man netop søger at undgå med den indflyvning, man bygger lufthavnene til. Her kommer et faremoment, som eksperter allerede har gjort opmærksom på.

Derfor er det en fordel for Danmark, at vi kan give storlufthavnen en placering som den på Saltholm. Jeg kan derfor kun sige, at jeg mener, en storlufthavn på Saltholm vil være den bedste placering; den vil give Danmark og hele Storkøbenhavn en lufthavnsplacering, som i hvert fald vil være en af de bedste, man kender, og bedre end de lufthavnes, man konkurrerer med.

Jeg kan derfor tilslutte mig ministerens forslag; ministeren påviser jo også, at der er tungtvejende grunde til, at man ikke skal udbygge Kastrup, men bygge på Saltholm. Endvidere er der den fordel, at hvis man bygger på Saltholm, kan man bruge split-operation i overgangsperioden — selv om jeg mener, at overgangsperioden måske bliver længere, end visse optimister regner med. Jeg hører ikke til dem, der tror, det er så let at nedlægge lufthavne. Vi har i hvert fald ikke set det andetsteds i verden.

Det kunne selvfølgelig være interessant at gå lidt ind på nogle af de betænkninger, vi har fået i de sidste dage. Jeg vil dog kun sige, at der har været påvist visse fejl i de tal, der er kommet fra ministeriet, og som for øvrigt er blevet rettet; men jeg har lov til at understrege, at en række af de udgifter, man peger på — og jeg ved, der er flere af de radikale medlemmer, der har gjort det under forhandlingerne — heller

ikke er rigtige. Vi ved, at truget — underkørslen af Saltholm — overhovedet ikke er foreslået af noget lufthavnsudvalg; det er en merudgift på i hvert fald 400 mill. kr., som man har sat på regningen angående Saltholm. Og når man taler om en Bomløbsforbindelse, ja, så ved vi endvidere, at den først vil komme på tale ved århundredets slutning, men ikke fordi man bygger en lufthavn på Saltholm, men fordi den store udvidelse af byggeriet på selve Amager kræver forbindelse ind til København. Man regner med en tilvækst på 2.000 mennesker årlig, og det er dem, som i allerhøjeste grad vil komme til at kræve forøgede trafikmuligheder — ikke Saltholm i den forstand.

Jeg tror altså, der er meget, der kan diskuteres, men det bliver der jo mulighed for ved den undersøgelse, som nu skal foretages. Og så formoder jeg, at det bliver rigtige tal, vi får at arbejde med, når ministeren i begyndelsen af næste samling kommer med et forslag om anlægsudgifter til påbegyndelsen af arbejdet på Saltholm — hvis det altså viser sig, at disse undersøgelser fortsat peger på, at det skal være Saltholm. Det forbehold vil jeg dog gerne have lov til at tage.

Til slut vil jeg sige, at jeg også er meget glad for ministerens bemærkning om spørgsmålet om broer: at dette spørgsmål ikke hører hjemme i forbindelse med Saltholm, at broerne er et selvstændigt spørgsmål, og at det, hvad broerne angår, stadig væk er Store-Bælt, der har førsteprioriteten. Jeg hilser også med tilfredshed, at hr. Horn i dag udtalte sig med væsentlig større varme om en bro over Store-Bælt, end han gjorde ved trafikdebatten. Det er jeg glad for og havde for øvrigt heller ikke ventet andet. Men jeg er helt enig med hr. Horn i, at det er det, der kommer først, og jeg kan sige, at mit parti meget gerne vil være med til det. Vi ville endda have sagt, at havde det været os, der havde regeringsmagten, da hr. Horn sad i regeringen, ville vi nok have været væsentlig længere fremme med et forslag om Store-Bælt, end vi nu er. Fra

[Stæhr Johansen.]

vor side kan vi altså kun være helt enige med hr. Horn om dette spørgsmål.

Til sidst kun et par ord om den finansieringsform, som ministeren skitserer, nemlig selvfinansiering over driftsindtægterne; afgifter i lufthavnen, det vil sige både landingsafgifterne og passagerafgifter, skal afstemmes således, at man på en fornuftig forretningsmæssig måde kan få amortisere anlægskapitalen og dækket driftsudgifterne, således at de danske skatteydere ingen steder kommer til at betale for lufthavnen. Den kommer til at hvile i sig selv og kommer derfor ikke i vejen for de andre og meget store anlægsgudgifter, som man kan forvente at trafiksektoren i de kommende år vil kræve af det danske samfund.

Jeg kan på mit partis vegne tilsige vor vilje til en hurtig behandling af det af ministeren fremsatte lovforslag, og jeg kan anbefale, at lovforslaget bliver behandlet i lufthavnsudvalget.

**Holmberg:** Det er sikkert rigtigt, som hr. Stæhr Johansen gjorde opmærksom på, at hvad angår beløbsrammen, så er det lovforslag, vi her har til første behandling, nok det største, der nogen sinde har været behandlet i det danske folketing.

I den seneste halve snes år har der været adskillige forhandlinger og overvejelser i gang vedrørende etablering af en storlufthavn for Øresundsregionen. Disse overvejelser er nu udmøntet i det forslag til lov om placering af en ny storlufthavn på Saltholm, som trafikministeren fremsatte forleden dag.

I det sidste års tid har debatten om storlufthavnens placering og udformning været meget kraftig, og jeg skal på baggrund af den diskussion, der har været om problemerne, trække visse principielle synspunkter op. Så vidt jeg kan se, er der en del principielle synspunkter og en del hovedspørgsmål, som jeg vil dele op i 4 punkter.

Punkt 1 er, om vi skal have en storlufthavn, og punkt 2 er, hvis svaret bliver ja, hvor stor den så skal være. Punkt 3 er: hvor skal den ligge, og punkt 4 er: hvad er de tekniske og økonomiske forudsætninger for dens udformning? Hvis vi nu prøver at tage dem i den rækkefølge, skal jeg kommentere dem.

Først: om vi skal have en storlufthavn. Ja, allerede i 1964 traf den daværende regering beslutning, om, at Kastrup lufthavn skulle nedlægges, og det er en tankegang, som den nuværende regering har tilsluttet sig. Det må vist også være rigtigt, for det er simpelt hen ikke muligt at foretage en udbygning til den standard, som fremtidens lufttrafik vil kræve, inden for de arealer på Amager; der kan tænkes inddraget til lufthavnsformål, i alt fald ikke uden meget, meget store gener for befolkningen og ikke uden meget betydelig indsats af kapital. Det er altså efter min mening klart, at skal Øresundsregionen bevares og videreudvikles som et nordisk kraftcenter, så må udviklingen på begge sider af Sundet gennemføres som en helhed.

Vi ved endvidere, at Malmøs og Københavns opståen og udvikling egentlig skyldes søhavnenes anlæg, men denne udvikling er jo gået i stå, og en betydelig del af trafikken her — altså søtrafikken — er flyttet andetsteds hen; jeg tænker navnlig på Göteborg. Jeg tror ikke, der er tvivl om, at i fremtiden vil lufttransporten blive nervecentret i den økonomiske udvikling. Vi kan bare tænke på de sidste ugers meddelelser i dagspressen om, at ØK og A. P. Møller-rederierne for alvor agter at gå ind i luftfragtmarkedet, og det gør de sikkert kun, fordi de ser, hvilke muligheder der her kan åbne sig. Altså må ikke alene den kommende luftfragtudvikling, men også den årlige tilvækst i passagertrafikken forventes at blive af betydeligt omfang.

Endvidere er regeringen jo indstillet på et nordisk samarbejde og senere på deltagelse i et større europæisk samarbejde. At vi i Danmark og de øvrige lande sikkert vil opnå en højere levestandard, det regner vi da med, og endvidere må vi regne med længere ferier og forkortet arbejdsuge — det er den udvikling, vi er inde i. Endvidere kan vi vente en stigning i antallet af rekreative- og pensionistrejser, og i øvrigt er der udviklingen, som vi kender, med nye ruter bl. a. til østen og Sovjetunionen, det vil alt sammen betyde en styrkelse af København som fremtidigt lufthavnscentrum, og en større udveksling af transitrejsende med østen og de østeuropæiske lande vil uvægerligt blive følgen.

Svaret på, om vi skal have en storluft-

[Holmberg.]

havn, må efter min mening blive et ubetinget ja. Men hvor stor skal lufthavnen være? Her må vi efter min mening være i stand til at tilfredsstille efterspørgslen efter lufttransport. Her er vi stillet over for visse kendsgerninger, som jeg minder om; det kan også en gang imellem diskuteres, hvad der egentlig er kendsgerningerne i forbindelse med prognoser. Lufttrafikken fordobles jo hvert femte år — det er i hvert fald erfaringen fra de senere år, og vi ser også, at udviklingen sker i ryk. At lufthavne kræver lang anlægstid, det ved vi også, og at vi på forholdsvis sikkert grundlag skulle kunne planlægge et godt stykke fremover, ja, det er næsten en forudsætning. Vi skal altså sikre os yderligere arealer til den videre udbygning, og disse arealer må sikres ved ekspropriation og ved båndlægning med henblik på en kommende udbygning.

Konklusionen mener jeg altså må være den, at lufthavnen skal være stor. Men hvor skal lufthavnen ligge? Ja, såvel den tidligere som den nuværende regering har jo forkastet den mulighed at placere den kommende storlufthavn i Kastrup, og det er sikkert meget realistisk. Tilbage bliver så to områder, Saltholm og Sydamerger. Vi har i lufthavnsudvalget fået en række rapporter, og vi har fået en del analyser og økonomiske vurderinger af såvel Sydamerger som Saltholm. Af den kritik, der er fremført — som vi selvfølgelig skal læse med stor interesse, hvad vi også har gjort — finder jeg den af det såkaldte PØ-udvalg nedsatte embedsmandsgruppes absolut mest saglig; derfor vil jeg kort redegøre for hovedpunkterne her og så fremsætte naturligvis mine egne vurderinger i relation hertil.

Saltholm skulle være 850 mill. kr. dyrere end Sydamerger; det fremkommer ved, at embedsmændene betragter såvel motorvej som tunnel som en andel af lufthavnen. Efter min mening er synspunktet næppe korrekt, fordi såvel motorvej som tunnel også skal anvendes til trafik til Sverige. Men går vi i øvrigt ind på synspunktet, må vi da også for Sydamergerløsningens vedkommende indregne de samfundsmæssige tab, der fremkommer ved de forringede muligheder for udnyttelse af et større område til fremtidigt boligbyggeri og til rekreative formål. Disse arealer må

vi regne med skal eksproprieres, og det vil koste flere hundrede mill. kr., men disse tal er ikke medregnet og taget med i embedsmændenes vurdering. Hertil kommer, at ud over de arealer, som skal eksproprieres til egentlige lufthavnsformål, må meget betydelige områder på Vestamerger belægges med bebyggelsesrestriktioner, hvilket også må indgå i en økonomisk sammenligning mellem de to lufthavnsplaceringer; det mener jeg faktisk vi har savnet.

Den samfundsmæssige forrentning for Saltholmløsningen efter de tal, vi kan læse, vil være 7 pct. og for Sydamergerløsningen 9 pct. Forskellen fremkommer som følge af den påståede merudgift på 850 mill. kr., men når Saltholm lufthavn bliver etableret, må man jo regne med at opkræve tunnelafgift af besøgende til lufthavnen. SAS har for øvrigt regnet med, at en sådan indtægt svarer til indtægten af mellem 70 og 80 pct. af terminalpassagererne, men konteres denne indtægt til fordel for Saltholm, kan det meget vel antages, at de to projekter rentabilitetsmæssigt kommer til at balancere.

Men prognoserne om trafikudviklingen i øvrigt, er de realistiske? Ja, det er jo altid et spørgsmål; at prognoser er prognoser, det ved vi jo. Men såvel fremtidsudvalgets som det lille Saltholmudvalgs prognose blev af amerikanske eksperter anset for for lave. Derfor er det nok tvivlsomt, om de trafiktal, vi har mødt i rapporten fra embedsmændene, og som altså er endnu lavere, er realistiske. Jeg synes alligevel, det er klogt at se på den udvikling, vi har oplevet, og det har jo vist sig, at hidtidige prognoser for trafikantlæg, det være sig lufthavne, broer, veje el. lign., har undervurderet den faktiske udvikling.

Det er også blevet nævnt, at der ikke ville blive behov for en lufthavn til aflastning for Kastrup, før Sydamerger var færdigbygget. Efter min mening er synspunktet ganske enkelt forkert, fordi vurderingen af trafikprognoserne er forkert. Fordelen ved Saltholm som aflastningslufthavn for Kastrup lufthavn bortfalder; den antagelse — som også er blevet nævnt — mener jeg er forkert af mange forskellige årsager.

For det første må der kunne planlægges i alt fald et godt stykke tid fremover ved begge løsninger, men vi må nok regne med, at 8 år frem i tiden for en Sydamergerløsning er det mest realistiske, og for Saltholmløs-

## [Holmberg.]

ningens vedkommende kan man nok klare sig med et mindre åremål. Men risikoen for fejlskøn må efter min mening være større for Sydamerger end for Saltholm, og dertil kommer, at Saltholm midt i 70'erne kan anvendes til chartertrafik, og hermed vil lufthavnen kunne undgå den nedgang i trafik, som mangelen på en aflastningslufthavn vil indebære. Ved Sydamergerløsningen får man et fald i trafikken efter de oplysninger, der har været tilgængelige for os, og dermed et fald i turistindtægter. Saltholm kan anlægges i takt med behovet for udvidelser. Derimod må man for Sydamergers vedkommende fuldføre både 1. og 2. etape af projektet straks, og det kan medføre en udgift på mange hundrede mill. kr. Denne udgift kan i alle tilfælde for Saltholms vedkommende bedre udskydes, hvis der viser sig at være fejl i prognoserne.

Det er også blevet nævnt, at Sydamerger ikke vil få en lavere trafikandel end Saltholm; men SAS er jo af en anden opfattelse. At Saltholm vil få større betydning for sydsvensk trafik end Sydamerger, er vel egentlig ret indlysende. Ved en Sydamergerløsning må man forudse, at Sturup lufthavn af beboerne i Sydsverige vil blive foretrukket fremfor Sydamerger — i og for sig et helt naturligt ræsonnement.

Det er nævnt, at trafikken til Saltholm vil øge trafikpresset i den indre by, medens Sydamergerløsningen vil øge trafikken på ringvejene; jeg må indrømme, at det synspunkt er for mig helt uantageligt, idet trafikken på begge lufthavne ville mødes i samme punkt; der skulle følgelig ikke være nogen som helst anledning til, at Saltholmtrafikken skulle søge andre indførselsmuligheder til City end Sydamergertrafikken. Jeg kan ikke forstå den form for argumentation.

Hvad angår de tekniske og de økonomiske forudsætninger for lufthavnens udformning, ved vi, at ved Nordisk Råds trafikudvalgs møde for 14 dage siden blev det konstateret efter forelæggelsen af alle støjeksperters vurderinger, at Saltholm ud fra en støjmessig betragtning må foretrækkes fremfor Sydamerger; jeg indrømmer naturligvis, at der måske også her er usikkerhedsmomenter, men der er visse ting, som er sikre. Vi ved, at SAS foretrækker Saltholm fremfor Sydamerger, og det er den største kunde. Vi ved

endvidere, at indflyvningsforholdene ved en Saltholmlufthavn er langt sikrere end ved en Sydamergerlufthavn, hvor det største antal indflyvninger vil ske over land, og vi ved, at der i Amagerkommunerne er en voksende ængstelse for, hvad der kan ske, hvis en katastrofe skulle indtræde.

Se, alt dette og egentlig meget mere kan anføres, men jeg mener, at det, jeg har nævnt, taler for at placere den kommende storlufthavn på Saltholm. Nu skal vi i løbet af sommeren drøfte videre, og det er da muligt, at noget af det, jeg har nævnt her ved første behandling, får en lidt ændret udformning, når det hele bliver behandlet; men det er i alt fald den foreløbige konklusion, jeg må drage efter de drøftelser, vi indtil nu har haft i udvalget. Når hertil kommer, at statsministeren har taget initiativet til en hurtig udvikling af det tekniske og det økonomiske samarbejde i Norden, og trafikministeren har fremhævet, at der her er tale om vedtagelse af en principbeslutning og ikke om en anlægslov, så kan jeg på mit partis vegne, måske med enkelte undtagelser, tilslutte mig trafikministerens forslag om, at folketinget træffer principbeslutning om placering af en storlufthavn på Saltholm.

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg tror, det har undret ikke så få i den danske offentlighed og her i folketinget, at vi på et tidspunkt, hvor udredningsarbejdet omkring storlufthavnsspørgsmålet efterlader et noget kaotisk indtryk, skal træffe beslutning om at placere Københavns fremtidige lufthavn på Saltholm, og jeg må som medlem af folketingets storlufthavnsudvalg sige, at jeg ikke kan tro, at ret mange synes, at denne sag nu er helt og fuldt belyst. Ikke mindst på baggrund af de sidste dages nye oplysninger, som til tider har haft karakter af afsløringer, må man i sit inderste være i tvivl om det forsvarlige i at træffe beslutning på det eksisterende grundlag.

Det stærkeste udtryk for, at der her i folketinget er partier eller i hvert fald dele af partier, der ikke ønsker at afvente saglige og relevante oplysninger i denne sag, fik vi, da hr. Horn på socialdemokratiets vegne anmeldte forslag til folketingsbeslutning om etablering af en storlufthavn på Saltholm. Hr. Horn bebudede sit forslag under mar-

## [Bilgrav-Nielsen.]

kedsdebatten forleden mindre end 10 minutter efter, at statsministeren fra folketingets talerstol havde tilkendegivet, at folketingets storlufthavnsudvalg i løbet af få timer ville modtage en samfundsøkonomisk vurdering af lufthavnsprojekterne for henholdsvis Sydamerger og Saltholm. På trods heraf, på trods af, at hr. Horn i denne rapport fik et betydelig bedre grundlag for at vurdere tingene, fremsatte han sit forslag. Af en sådan handling kan man kun få det indtryk, at socialdemokratiet ikke ønsker at anlægge samfundsøkonomiske betragtninger ved så store investeringer. Måske har man været sikker i sin sag, måske har man været bange for, at en sådan rapport skulle bevirke, at man måtte ændre sin opfattelse; man ville ganske enkelt ikke risikere at få pillet ved sine visioner om Saltholm. Desværre synes det, som om denne indstilling deles af andre her i folketinget.

Hvad er da årsagen til dette hastværk? Hvad er årsagen til, at ministeren ikke ønsker at indhente de oplysninger, han selv har bedt om, ikke ønsker at afvente resultaterne af de undersøgelser, han selv har sat i gang? Det fremgår både af bemærkningerne til lovforslaget og af ministerens fremsættelsestale, at en principbeslutning om Saltholm nu er nødvendig af hensyn til kommende forhandlinger med den svenske regering. Mødet er oven i købet fastlagt, det skal afholdes i morgen. Men hvem har da ønsket dette møde i morgen? Er det svenskerne? Og har de også ønsket, at vi skulle beslutte os for Saltholm? Jeg synes ikke netop, det er det indtryk, man har fået ved at læse svenske aviser eller ved at læse udtalelser fra f. eks. det svenske statens planverk. Disse steder kommer der temmelig klare betæneligheder til udtryk. Jeg tror, ministeren og andre her i tinget tager fejl, hvis de tror, at svenskerne og for den sags skyld Nordisk Råd vil tillægge en principbeslutning nogen væsentlig betydning, når den er truffet på det eksisterende, og jeg vil tillade mig at sige ret diffuse grundlag. Jeg tror ikke, det er undgået svenskernes opmærksomhed, at der endnu er overordentlig store uafklarede problemer i denne sag, og jeg er overbevist om, at svensk accept af

noget forslag ikke kan ventes, før problemerne er grundigt belyst.

Jeg er overbevist om, at vi både set fra et dansk og et svensk synspunkt ville gavne denne sag overordentlig meget ved at få en afklaring af den lange række af problemer, der endnu ligger hen. Det er ikke tilstrækkeligt at sige, at dette spørgsmål nu har været diskuteret i 6 år og derfor nu må være tilstrækkeligt oplyst. Det er heller ikke tilstrækkeligt, at der kan henvises til, at et så og så stort flertal så og så mange gange har erklæret sig som tilhængere af Saltholmløsningen. Det eneste holdbare er, om præmisserne er i orden, om flertallets argumentation bygger på sikre og relevante oplysninger, og det er vor overbevisning, at det halter overordentlig gevaldigt meget her.

Hvad støjproblemet angår, har det været brugt af flertallet som argument for at gå ind for en løsning, hvor man placerer storlufthavnen på Saltholm. Man udtaler sig endog så tydeligt, at man siger, at Saltholm er klart mindst generende. Dette til trods for, at det over for udvalget er oplyst, at der for Sydamergeres vedkommende befinder sig 16.000 boliger inden for det, som af støjeksperterne kaldes den kritiske støjgrænse, mens tallet for Saltholm er 23.000. Lægger man hertil de planlagte boliger, bliver de to placeringer mere jævnbordige i støjmæssig henseende. Det er derfor direkte forkert, hvad flertallet har anført, at støjproblemet er mindre ved en Saltholmløsning. Eksperterne har selv udtalt, at man ikke ud fra betragtninger omkring støjproblemet kan anbefale den ene placering fremfor den anden.

Et andet argument, som har været flittigt anvendt af flertallet, er, at man ved at lægge lufthavnen på Sydamerger i løbet af få år vil have bebyggelsen tæt inde på lufthavnen, ligesom sket er i Kastrup. Det er ikke faldet flertallet ind, at folketinget, hvis det vedtager loven om opdeling af landet i byzoner og landzoner, vil have et tilstrækkeligt middel i hænde til at regulere bebyggelsen, og da Sydamerger efter denne lov vil komme til at ligge i landzone, er det ikke noget problem.

I øvrigt er det mit indtryk, at stort set alle trafik- og byplaneksperter bortset fra dem, der er involveret i planlægningen af

## [Bilgrav-Nielsen.]

Amagerudbygningen, er enige om, at det på grund af krydstrafikvirkningerne vil være en samfundsmæssig økonomisk gevinst, hvis vi undgår at få Amager bebygget.

Ministeren har i sin fremsættelse fremhævet, at valget imellem alternative placeringsmuligheder ikke kan træffes ensidigt på grundlag af kortsigtede økonomiske betragtninger, men må afhænge af, hvad der på lang sigt er den økonomisk bedste løsning. Heri kan vist ingen være uenig med ministeren. Men netop derfor synes jeg, det forekommer ret så besynderligt, at ministeren og flertallet her i folketinget ikke vil opfatte de økonomiske eksperter rapport om de samfundsmæssige økonomiske virkninger af lufthavnens placering på Saltholm, henholdsvis Sydamerger, som et meget afgørende materiale til belysning af, hvad der på lang sigt er den økonomisk bedste løsning.

I det radikale venstre tillægger vi dette spørgsmål stor betydning, derfor bad vi om at få sagkyndige til at udtale sig herom, og hvilket resultat kom der ud af disse sagkyndiges undersøgelser? Ja, de konstaterer, at der ikke vil ske nogen positiv forrentning af den betydelige merinvestering, som Saltholmløsningen nødvendiggør, men at der til denne merinvestering vil komme et rentetab på et par procent. Jeg siger ikke, at dette skal være eneafgørende, men jeg mener blot, det er væsentligt, at det bliver taget med i den endelige vurdering.

Dertil kommer en lang række andre forhold, som synes at trække i samme retning. F. eks. er det i dag helt umuligt for folketinget at vide noget som helst om, hvilken kapacitet en fremtidig lufthavn skal have, simpelt hen fordi prognosematerialet, som vi har fået, ikke synes at være særlig troværdigt. Sagkyndige har simpelt hen stemplet det eksisterende prognosegrundlag som værende højst urealistisk.

Under den trafikpolitiske debat her i folketinget for nogle uger siden gav jeg udtryk for min undren over, at man i trafikministeriet fortsat regnede med, at trafikken til og fra Saltholm kunne klares med ét tunnelanlæg med 8 spor, når lufthavnen henimod 1990 er færdigudbygget, og dette til trods for at trafikministeriet har forhøjet sine prognosetal fra 13 mill. kr. pr. år til ca. 21 mill. kr. i 1980 og til ca. 34 mill. kr. i

1985. Ministeren gav ved denne lejlighed udtryk for, at sådan kunne man ikke regne, hvilket undrede mig, og jeg må indrømme, at den sidste uges oplysninger om trafikministeriets måde at regne på har givet anledning til stadig stigende undren.

Men det er ikke bare os, der har været forundrede. To ekspertgrupper, som ministeren selv har rettet henvendelse til, og hvis udtalelser jeg derfor formoder ministeren lægger megen vægt på, har uafhængigt af hinanden rettet en sønderlemmende kritik imod de trafiktal, som trafikministeriets lufthavnsfilosofi bygger på. Ekspertter fra Danmarks tekniske højskole siger således, at hverken en lufthavn på Saltholm eller en lufthavn på Sydamerger vil være i stand til at klare det af ministeren beregnede passagertal.

Andre eksperter, nemlig de 4 herrer, som har udarbejdet rapporten om de samfundsmæssige økonomiske problemer i forbindelse med lufthavnplaceringen, anstiller andre uhyre interessante betragtninger. De vil for det første ikke godtage, at man som gjort af trafikministeriet nøjes med at foretage en procentvis fremskrivning fra det ene år til det andet. For at få et indtryk af, at sådanne prognoser har holdbarhed, siger de, må man samtidig forsøge at stille dem i relation til landets befolkningstal og i relation til befolkningens indkomster. Ved at foretage denne sammenstilling kommer eksperterne til det resultat, at der på grundlag af ministeriets prognoser i 1985 af danskere skulle foretages 6,2 mill. charterrejser på et tidspunkt, hvor Danmarks befolkningstal er på 5,5 millioner. Disse 6,2 mill. danske charterrejsende skulle til dette formål anvende ca. 9 milliarder kr., svarende til mellem en tredjedel og en fjerdedel af stigningen i det private forbrug.

Ekspertterne konkluderer beskedent, at noget sådant må anses for usandsynligt. Efter deres opfattelse er det mere realistisk at bedømme udviklingen, som fremtidsudvalget har gjort, ved at antage, at passagerantallet i 1990 vil blive på ca. 20 millioner. Jeg vil ikke hermed sige, at det er disse eksperter, der har ret. Men jeg vil understrege, at disse oplysninger bør føre til, at man besinder sig, og at man efterprøver sine beregninger, før man lægger sig fast. Det gælder for en række områder; det gæl-

## [Bilgrav-Nielsen.]

der f. eks. med hensyn til de trafikale følgevirkninger, lufthavnspaceringen vil få. Her har vi ved at stille spørgsmål dels i storlufthavnsudvalget, dels under den debat, vi havde her i folketinget for nogle måneder siden om de trafikpolitiske problemer, fremført dette synspunkt og bedt om, at de blev belyst, men desværre har vi ikke mødt nogen særlig velvilje. Vi har peget på, at man ved at engagere egnsplanrådets trafikøkonomiske ekspertise i løbet af forholdsvis kort tid ville kunne få besked om disse forhold. At egnsplanrådet er klar til at gå i gang med en sådan opgave, kan man forsikre sig om ved at læse det sidste nummer af Byggeforum. Heri er der givet en ganske god redegørelse for, hvad det er, egnsplanrådet er i stand til at klarlægge omkring de trafikpolitiske problemer.

Vi har betragtet dette forhold som værende af meget afgørende betydning, og det er vor bestemte opfattelse, at en placering af lufthavnen på Saltholm vil betyde fremskyndelse af milliardinvesteringer i det centrale og det østlige københavnske trafiknet. Vi støttes heri af eksperterne, hvilket naturligvis er medvirkende til, at vi må forlange disse forhold undersøgt. Det kan ikke siges at være urimelige krav at stille til den fremtidige trafikplanlægning.

Jeg kan derfor resumere, hvilke alvorlige mangler der i dag kendetegner det udredningsarbejde, som er gået forud for denne debat. Der savnes først og fremmest, som jeg lige har nævnt, en samlet vurdering af de trafikale og byudviklingsmæssige følgevirkninger ved de alternative placeringer. Der savnes en klar og realistisk vurdering af prognosegrundlaget, og der savnes en afklaring af anlægsomkostningerne og rentabiliteten ved de to placeringer. Især hvad det sidste angår, må jeg desværre sige, at trafikministeriet i meget høj grad har medvirket til at gøre billedet uklart. Det ene øjeblik har man hævdet, at Sverigesforbindelsen skulle føres i trug under banerne på Saltholm, hvilket af ministeren selv er anslået til at ville koste ca. 445 mill. kr. I det andet øjeblik har man hævdet, at dette ikke var nødvendigt. Man har oven i købet på det sidste villet hævde, at Sverigesforbindelsen slet ikke ville blive fordyret af lufthavnsanlægget på Saltholm. Man er end-

videre gået ud fra, at man ved at anlægge lufthavnen på Sydamerger i en overgangsperiode måtte regne med trafiktab, da Sydamerger og Kastrup efter trafikministeriets opfattelse ikke kan samkøres. En ekspertgruppe siger hertil, at en sådan betragtning er usandsynlig; en anden gruppe hævder, at det ikke alene er umuligt at samkøre Kastrup med Saltholm, men at det oven i købet er en stor fordel at samkøre Sydamerger og Kastrup. Og det, synes jeg, forekommer ret indlysende i betragtning af, at en samkøring af Sydamerger og Kastrup jo kan foregå på landjorden.

Der er altså stadig en lang række ting, som må afklares både af hensyn til vor egen stillingtagen og af hensyn til Sverige. Sidst og ikke mindst er det vigtigt af hensyn til den helt nødvendige goodwill på låne-markedet.

Jeg vil dernæst gøre et par bemærkninger om den måde, ministeren ønsker at finansiere den nye lufthavn på. Ministeren understreger, at det ikke er statskassen og skatteyderne, der skal finansiere en ny lufthavn. Hans betragtning er, at pengene kommer gennem overskuddet og ved lånoptagelse, og at lånene forrentes og afdrages ved overskuddet. Staten er udenfor, siger ministeren, staten skal kun afgøre placeringen. Det lyder meget besnærende, men dér tror jeg desværre ministeren tager fejl. Hvis vi ikke de år, lufthavnen bygges, lider under arbejdsløshed og anden ledig produktionskapacitet, må lufthavnsinvesteringerne konkurrere enten med andre investeringer, erhvervslivets eller det offentlige, eller med forbruget, og for at undgå, at konkurrencen sker over et inflationspres, må staten ned sætte andre offentlige investeringer gennem skatte- og pengepolitikken og nedbringe investeringer og forbrug i den private sektor. Kun hvis der importeres både kapital og arbejdskraft i et omfang, der modsvarer, hvad lufthavnsarbejdet beslaglægger direkte og indirekte, eller hvis der er ledig kapacitet, er der dækning for ministerens udtalelser. For det kan vel ikke være ministerens tanke, at vi skal føre en letsindig økonomisk politik uden balance; det tror jeg næppe.

Det kan vel heller ikke være ministerens alvor, at det kan være ét fedt, om man låner et par milliarder kroner mere eller

## [Bilgrav-Nielsen.]

mindre i udlandet. I en lang årrække, ja, i næsten hele efterkrigstiden, har vi til stadighed måttet begrænse den samlede efterspørgsel enten af hensyn til betalingsbalancen eller af hensyn til den indre økonomiske ligevægt. Det har medført, at man har måttet lægge en dæmper på private og offentlige investeringer. Alt tyder på, at det også vil være denne problemstilling, vi står over for i de kommende år, jfr. f. eks. økonomi- og markedsministerens udtalelser.

Det, man nu er i færd med, med principbeslutningen om en lufthavn, er at lægge en vældig prioritet ind i disse investeringsmuligheder. Vi ved, at der er store investeringsbehov i det private erhvervsliv, der er stærke ønsker om en betydelig investeringsindsats inden for sundheds- og sindssyge- og åndssvagevæsenet, om investeringer i en Store-Bæltsbro, i plejehjem, i skoler og i universiteter. Allerede ved at gennemføre Sydamergerlufthavnen vil man lægge en betydelig prioritet ind i de begrænsede investeringsmuligheder, vi har. Vælger man i stedet for Saltholmprojektet, vil denne prioritet i de fremtidige investeringsmuligheder, således som det fremgår af embedsmandsgruppens redegørelse, blive meget voldsomt forøget. Det kommer meget let til at betyde, at man ved denne principbeslutning i realiteten udskyder bygningen af en Store-Bæltsbro eller forsinker udbygningen på de andre områder, jeg lige har nævnt. Ikke mindst af hensyn til denne problemstilling er det urimeligt på det nuværende højst usikre grundlag at træffe en principbeslutning.

**Aksel Larsen:** Jeg beklager meget, at fyldningsgraden i salen ikke er større, for jeg er sikker på, at hvis alle folketingets medlemmer havde været til stede, ville de efter hr. Bilgrav-Nielsens hjertegribende tale være klar over for det første, at vi aldrig nogen sinde må bygge en lufthavn på Saltholm, for det andet, at vi aldrig nogen sinde må bygge én på Sydamerger, for det tredje, at vi aldrig nogen sinde må bygge en bro eller en tunnel til Sverige, for det fjerde, at vi aldrig nogen sinde må bygge noget ved Store-Bælt osv. osv., for der er ikke råd til det; hvis vi gør noget som helst, går dette samfund i stå, og der

bliver ingenting til hverken universiteter eller plejehjem eller noget som helst andet. Måske er det godt, at der ikke er så mange til stede, eller måske er det trist, at de ikke hørte argumentationen; jeg vil i hvert fald tillade mig at sige, at denne argumentation kan ikke virke på ret mange, der bare kender dette problem og har bestræbt sig for at sætte sig ind i det og få det belyst alsidigt.

Der kan ikke være grund for mig til at holde nogen egentlig tale, hvori jeg begrunder nødvendigheden af, at vi træffer beslutning om Saltholmlufthavnen som forudgående beslutning for arbejdet med at få bygget en fast forbindelse til Sverige. Der er egentlig sagt tilstrækkeligt dels i tidligere debatter, dels af folketingsudvalget om storlufthavnen i dets beretning, dels af ministeren i fremsættelsestalen og i andre taler her i tinget. Men alligevel giver naturligvis sagens behandling og den debat, vi nu er inde i, anledning til at komme med en del bemærkninger.

Lad mig begynde med at sige, at jeg anser det for bevist, at Kastrup lufthavn er ved at være for lille, at den vil blive for lille inden for en meget kort årrække, ikke vil have den tilstrækkelige kapacitet, og at vi altså har valget mellem enten virkelig at have et luftfartscentrum her i Danmark eller ved Danmark og i den forbindelse i de nordiske lande eller ikke at have et sådant luftfartscentrum.

Dér må jeg tillade mig at komme med en bemærkning til hr. Bilgrav-Nielsen bare for at gøre ham selv opmærksom på, at da han beskæftigede sig med prognoserne, fortalte han for det første, at Saltholm ville være for lille til det forventede antal starter og landinger, og for det andet, at der i 1990 ville være højst 20 millioner passagerer, der skulle transporteres fra en sådan lufthavn. Men så må den jo være stor nok, og jeg henstiller til hr. Bilgrav-Nielsen, at han i hvert fald finder ud af, hvilket af disse to standpunkter der er hans: enten at Saltholm er for lille, eller at Saltholm er for stor.

Men altså, en ny lufthavn er nødvendig, det må være en storlufthavn, herom har vi sagt vor mening tidligere, og herom foreligger der også tilstrækkelig mange udtalelser bl. a. fra Nordisk Råds sessioner, der

[Aksel Larsen.]

siger, at Norden har brug for en virkelig storlufthavn og den kan kun placeres i Øresundsområdet, og man anbefaler, at man har opmærksomheden henledt på Saltholm. Jeg anser Saltholm for i enhver henseende at have den bedste placering; det bestrides jo nu så heftigt dels af enkelte radikale medlemmer af folketinget, dels af visse dagblade, dels af skribenter i dagblade, og dem kan jeg naturligvis ikke beskæftige mig særlig med her. Men alligevel, for at belyse, hvad vi kommer ud for, vil jeg tillade mig at erindre om, hvad en temmelig landskendt arkitekt, hr. Steen Eiler Rasmussen, skrev i Politiken i tirsdags. Jeg skal ikke gennemgå hele hans artikel, kun erindre om, at han fandt ud af, at dette med at spekulere på at bygge storlufthavn på Saltholm, det mindede om Christian IV og alle de ulykker, Christian IVs store virksomhed havde ført ned over dette land. Det er muligt, at hr. Steen Eiler Rasmussen ved besked med stenalderen i Danmark, men han ved i hvert fald ikke besked med Christian IVs tid, for det var ikke bygningen af Børsen, der var skyld i, at det gik så galt med Danmark, at vi mistede Skåne, Halland og Blekinge, det var Christian IVs tåbelige Kalmарkrig og hans helt vanvittige deltagelse i 30 års krigen; det var det, der førte dertil, men det ved hr. Steen Eiler Rasmussen ikke, og så kører han Christian IV op som et argument imod at bygge lufthavn på Saltholm.

Men når man bliver udsat for et sådant bombardement af påståede argumenter, som vi bliver udsat for i disse dage, så kan jeg ikke lade være med at tænke på, hvad vi har været ude for i de mange år, hvor tanken om en Saltholmlufthavn har været i fokus. Det er vist en halv snes år siden, da hævdede man, at der altid var tåge på Saltholm, der kunne slet ikke lande fly, og det tog sin tid, før man fik undersøgt, om der var tåge, og så viste det sig, at det var der næsten aldrig. Nå ja, men så var der dem, der mente, at det gik ikke, for den

dér vandfyldte ø kunne jo ikke bære flyvemaskiner og startbaner osv. Ja, siden jeg var dreng, har jeg vidst, at Øresunds bund består af kalksten, og det gør Saltholm også, og det kan udmærket bære, det er såmænd lige så godt som et fjeld, så nu har man forladt det synspunkt. Så hævdede man, at den var for lille, og det er jo interessant. Når man ved, at Saltholm i sin nuværende udstrækning er 15 km<sup>2</sup>, tror jeg det er, og Kastrup lufthavn er 6, så er det lidt mærkeligt at få at vide, at Saltholm er for lille, bortset fra at det flade vand uden om øen jo tillader, at man udvider, hvis det er nødvendigt.

Ja, så har man fået at vide, at fuglelivet vil gøre det fuldkommen umuligt at have flyvemaskiner flyvende derovre. Det er man holdt op med at påstå, fordi Sydamerikertilhængerne jo helst ikke vil have snakket om, at det er ved Sydamerikertilhængerne er en fare. Der holder trækfuglene nemlig til, mens det på Saltholm er standfugle, for nemmelig måger, som kan fordrives. Trækfugle har deres egne veje, og disse veje forlader de aldrig.

Så blev der en overgang opfundet et argument om, at tænk nu, hvis der skete en katastrofe på Saltholm og man så havde en tunnel dertil; så ville jo katastrofeudrykningskøretøjerne fra København ikke kunne komme ud og hjælpe de ulykkelige mennesker på Saltholm. De, der argumenterede sådan, så bort fra for det første, at på enhver ordentlig, stor lufthavn har man katastrofemateriellet i lufthavnen, for det andet, at hvis det drejer sig om at holde trafikveje åbne, så er det lettere at holde en enkelt stor trafikvej åben end det store net af veje, der fra forskellige steder af Københavnsregionen fører f. eks. til Kastrup.

Ja, der kunne være mange ting endnu; jeg skal nøjes med lige at tale om støj og finansiering. Der har vi jo nu fået at vide af hr. Bilgrav-Nielsen, at det svenske Planverket siger, at støjen fra Saltholm vil være helt ødelæggende. Det fik vi også at vide

[Aksel Larsen.]

på Nordisk Råds trafikudvalgs møde i Stockholm forleden. Der tegnede man landkort ved hjælp af rødkridt for os for at vise, hvor ødelæggende støjen var. Der var blot det ved det, at de svenske støjeksperter var yderst uenige, f. eks. hævdede en erfaren svensk flykaptajn, at det dér hørte ingen steder hjemme, og det synes vi han illustrerede for os ganske godt. Man hævdede efter de mest pessimistiske svenske støjrappporter, at 6.000 boliger i Malmø- og Barsebäckområdet ville blive ramt af støj på en ødelæggende måde. Man tog ikke hensyn til, at efter de samme pessimistiske støjrappporter ville 16.000 boliger i Københavnsområdet blive ramt af støj fra Saltholm, hvis man altså skulle regne med disse pessimistiske rapporter. Men det var ligesom diskussionen ebbede ud, da vi fra dansk side tillod os at spørge, om de havde i sinde at nedlægge lufthavnene ved Arlanda og Bulltofta og alle andre steder i Sverige, for hvis der er sådan en støj fra fly, kan man ikke have lufthavne noget sted, hvor der er et beboet område.

Jeg tror, man skal lade det dér ligge. Det er allerede tilstrækkeligt undersøgt. Naturligvis kommer man til at leve med en vis støj, men at hævde, at støjen skulle være så katastrofal — nå, ja, så kan vi jo med det samme tage spørgsmålet op om støj fra Saltholm og støj fra Sydamager. Det har bl. a. hr. Horn været inde på, men jeg vil da lige nævne, at hvis man byggede storlufthavn på Sydamager, så ville Sydamager, Vestamager og Kalveboderne blive i allerhøjeste grad støjramt, også dele af Sjælland, men hvis man derimod bygger på Saltholm — og jeg går ud fra, at før eller senere slår vi en dæmning fra Sydamager over til Avedøre, og så pumper vi vandet væk; så vi har Kalveboderne som byggegrunde — så vil disse store arealer kunne anvendes. Det vil de ikke kunne, hvis man bygger lufthavn ved Sydamager, og derfor må man dog tage det med ind i sine såkaldte samfundsøkonomiske betragtninger.

Og så finansieringen. Ja, der behøver jo ikke at siges meget, for der er sagt tilstrækkeligt af ministeren, men det er kun glædeligt, at vi er nået dertil, at alle nu erkender, at det er rigtigt, hvad vi fra socialistisk folkeparti og fra Nordisk Råds trafikudvalg

har sagt i mange år. Jeg har jo selv haft adskillige diskussioner, dels i Nordisk Råd, dels på offentlige møder, bl. a. med hr. Skovmand og andre, som hævdede, at det var helt tåbeligt at tro, at man kunne lave lufthavn på Saltholm og bro til Malmø, uden at pengene skulle bevilges fra statskassen og kradses ind hos skatteyderne. Nu er man dog nået dertil, at det kan godt lade sig gøre at finansiere det på anden måde. Det forekommer mig, at ministerens beregninger herover er yderst ædrüelige, og det kan naturligvis ikke få følger for investering i hverken universiteter, andre læreanstalter, sociale institutioner, hospitaler el. lign., selv om statsministeren for nylig har benyttet lejligheden til at advare mod disse store trafikinvesteringer netop med påstanden om, at de penge skulle jo tages af statskassen, og så kunne man ikke bygge universiteter.

Lad mig så komme med en bemærkning i forbindelse med dette med lufthavnens beliggenhed. Der har hr. Horn nævnt det, vi fik at vide forleden gennem fjernsynet, at der er nogle folk i Jylland, der har fundet ud af, at Skandinaviens storlufthavn skulle ligge ved Billund i Jylland. Det må de gerne finde ud af derovre. Det forbavser mig nu noget, at fjernsynet mener, at det er deres opgave at lade sådanne mærkelige teorier docere. Men vi fik altså at vide, at det var en fordel, fordi Billund og Vandel ligger nærmere ved Hamborg og nærmere ved London end København. Ja men det ved vi skam godt. Og at det ville være nemt at komme fra København til Billund ved hjælp af luftbusser, ved vi også godt. Det er et lige så indlysende argument som det, man i sin tid brugte, da man foreslog os i lufthavnsudvalget, at Skandinaviens storlufthavn skulle ligge på Svanegrunden mellem Samsø og Jylland, og motiverede det med, at det ville være så nemt at komme dertil fra København, for man kunne flyve i helikopter.

Jeg tror nok, at hvis vi skal have en storlufthavn, skal den ligge i et udbygget, befolkningsrigt område med et rigt erhvervsliv, hvor der i sig selv findes det fornødne befolkningsunderlag, men hvor samtidig den geografiske placering er en sådan, at den vil tiltrække størst mulig trafik, herunder transittrafik. Og jeg må altså sige til de gæve talsmænd for Svanegrunden eller

## [Aksel Larsen.]

Billund, at de er sejlet langt agterud af svenskerne, for da vi forleden havde trafikudvalgsmøde i Stockholm, kunne vi læse på forsiden af Dagens Nyheter, at svenske sagkyndige havde fundet ud af, at Nordens storlufthavn burde ligge i Lapmarken. Det var sådan en central placering, for den var nærmere ved nordpolen, så når man skulle flyve til Japan, var der kortere vej. Det skal jeg ingenlunde bestride. Jeg ved ikke, hvor mange af de fåtallige beboere i Lapmarken der skal til Japan med fly, men jeg kunne altså tænke mig, at der var lidt flere, der skulle det fra København eller fra andre steder i Europa.

Nå, vi lader det være godt med det dér, og så må jeg kun have lov at sige til hr. Bilgrav-Nielsen igen — jeg må jo beskæftige mig særligt med ham, da han har et særstandpunkt i udvalget og blandt ordførerne her — når han taler om, at der er partier, der ikke vil have denne sag ordentligt undersøgt, at denne sag er undersøgt i mange år. Man vil altid i sådanne sager og sådanne spørgsmål kunne kræve nye undersøgelser og sige: der kommer nyt materiale frem. Men hvis man altid skal afvente det, vil man aldrig nogen sinde nå at fatte nogen beslutning.

Derpå pukker han på eksperter, som skal have givet grund til betænkeligheder, og han henviser i særlig grad til den såkaldte embedsmandsgruppes beregninger. Det er jo den embedsmandsgruppe, han i sine almindelige daglige taler og i sine artikler i Politiken udnævner til eksperter, og så er der jo folk, der bliver meget imponeret over, at eksperterne har sagt sådan og sådan. Det er vist nødvendigt at gøre opmærksom på, at denne embedsmandsgruppe består af 4 mand, hvoraf den ene har forstand på luftfart og de 3 har forstand på økonomi.

Jeg tror nok, at hvis man skal beregne lufthavnens økonomi og deres samfundsmæssige betydning, skal man også have forstand på luftfart, og man kan ikke gøre det blot ved at have forstand på økonomi. Det er ikke for at sige noget nedsættende om de pågældende embedsmænd, men det skal man tage i betragtning.

Så vil jeg tillade mig, uden i øvrigt at gå ind på deres rapport, bare at nævne et par ting, der bevirker, at man bliver noget skep-

tisk, og som vi skal diskutere med de pågældende embedsmænd. De siger f. eks., at fra Malmø vil der være 20 minutters længere køretid til Sydamerger end til Saltholm, og det kan da ikke nedsætte trafikken på en lufthavn på Sydamerger. Ja, undskyld, men det er måske de 20 minutter, der er afgørende. Svenskerne planlægger at bygge en skånsk lufthavn ved Sturup, ca. 30 km øst for Malmø. Hvis svenskerne skal køre 20 minutter længere for at komme til den danske storlufthavn, så tror jeg nok, de foretrækker at køre til Sturup. Så det er ganske rigtigt, hvad man har beregnet fra ministeriets side, at passagertallet vil blive lavere på Sydamerger end på Saltholm.

Dernæst siger de, at det kan jo ikke nytte noget, og det kan ikke lette trafikken gennem den indre by, at man bygger Bomløbsforbindelsen, som der tales om, altså den helt rigtige lineære forbindelse mellem de veje, der fører til det, vi kalder Nordsjælland, og ud til Amager. Det kan ikke nytte noget, for den trafik, der kommer fra en Saltholmlufthavn og vælger Bomløbsforbindelsen til København, kan ikke komme længere end til Trianglen. Nu er man i færd med at udbygge Lyngbyvejen til 10 kørebaner, og det ser altså ud, som disse eksperter mener, at når Lyngbyvejen er udvidet til 10 kørebaner, og når Bomløbsforbindelsen er bygget, skal det forbydes trafikken fra Amager at køre længere end til Trianglen. Jeg tror ikke, man disponerer sådan i praksis. Jeg har måttet sige dette her, og jeg agter også at sige det til eksperterne, når vi holder møde med dem i lufthavnsudvalget.

Ja, så vil jeg samtidig sige, at hvis man vil se på det som et spørgsmål om en fornuftig planlægning for hele hovedstadsregionen, må man tage hensyn til, at hvis man vælger at placere storlufthavnen på Saltholm, som er ubebygget — ja, der bor, så vidt jeg ved, 14 mennesker i øjeblikket — så får man frigtort meget store dele af Amager, som nu er ubebyggede, og som man ikke tør bebygge, før det er afgjort, hvor lufthavnen skal være. Så får man hele det inddæmmede areal, som tidligere har været brugt af militæret, til rådighed. Så kan man inddæmme hele Kalvebodsarealet, og så får man kolossale byggegrunde til rådighed og får langt lettere ved at få trafikforbindelser fra Sjælland over til Amager og for-

## [Aksel Larsen.]

bindelse med Sverige. Ja men det er da noget, der tæller samfundsøkonomisk.

Nu er der diskussion om, hvor Københavns universitets udvidelser skal placeres. Nogle vil have det lagt ud på Nørrebro, hvor andre hævder, der ikke er plads, og så er der universitetskredse, der siger: ja men et inddæmmed Kalvebodssø vil være ideelt. Ja, det vil det være. Men det kan ikke anvendes, hvis man vil lægge lufthavnen på Sydamerger. Jeg mener, at alle disse forhold bør dog også tages i betragtning; det er i allerhøjeste grad samfundsøkonomisk. Men dertil kommer, at det drejer sig jo ikke bare om en lufthavn. Det drejer sig om hele Øresundsproblemet, om her at skabe en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige, om at forbedre trafikforholdene i Skandinavien, i Nordeuropa, og samtidig at få en virkelig brugbar storlufthavn.

Da dette begyndte, syntes man i Sverige som i Danmark at være af den mening at skulle der nogen sinde komme en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige, skulle den bygges mellem Helsingør og Helsingborg. Jeg tror nok, det var i Nordisk Råd og i Nordisk Råds trafikudvalg, vi gav os til at anfægte de opstillede beregninger og prognoser, idet vi hævdede, at prognoserne var for pessimistiske, og at en fast forbindelse mellem København og Malmø dels var mere påkrævet end en forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, dels økonomisk ville forrente sig langt bedre. Vi fik sat undersøgelser i gang, og det viste sig, at vor opfattelse var rigtig. Vi gik videre og sagde: dette vil betyde en kolossal løftelse af Nordens erhvervsliv, det vil give os større økonomisk styrke, men lad os også få en storlufthavn i det samme område, og vi pegede på Saltholm.

Det, jeg vil lægge vægt på at få frem her, er dette, at vi har ikke i de fire nordiske landes område et egentligt erhvervsøkonomisk kraftcentrum, som vi kender dem andre steder i Europa. Vi kan skabe det. Det kan kun skabes ét sted, nemlig ved Øresund. Og det vil blive skabt, hvis vi sørger for den faste forbindelse mellem København og Malmø, og hvis vi får bygget storlufthavnen. Så vil der komme havneudvidelser og meget andet, det vil tiltrække industri, det vil tiltrække handel, erhvervs-

livet i det hele taget, og vi får det kraftcentrum, vi har brug for. Vi kan naturligvis lade være, og så ved vi godt, at så bliver det det nærmest liggende kraftcentrum, der hedder Hamborg, der kommer til at blive Danmarks økonomiske hovedstad. Det har Hamborg været engang; jeg synes ikke, det er tiltrækkende, at Hamborg skal blive det igen. Og jeg vil tilføje, at det vil gøre ikke blot Danmark, men hele Norden mere velstående, hvis vi får skabt dette kraftcentrum ved Øresund.

Hr. Bilgrav-Nielsen talte om visioner. Ja, det skrev han om i Politiken forleden. Jeg står med hans artikel her, og jeg vil gerne have lov til — det er Politiken for onsdag den 19. februar — at oplæse et lille afsnit af denne artikel. Hr. Bilgrav-Nielsen skriver:

„Der er alvorlig fare for, at Saltholm-romantikken kan føre til en fejltagelse af hidtil ukendt størrelse. For 50 år siden skete noget tilsvarende ved anlæggelse af Sydhavnen. Dengang som nu stod mændene med de store visioner over for de mere nøgternt vurderende (kynikerne, om man vil), som især lagde vægt på de trafikale konsekvenser.

De visionære afviste dette. De var handlingens og fremskridtets mænd. Men som bekendt fik byplan- og trafikfolkene, hvis pennefører var Poul Henningsen, ret.“

Jeg synes, det er stærkt. De, der stod for, at vi fik Sydhavnen, var grundspekulanter, som så på, hvordan de kunne tjene penge ved at få en sydhavn, så de grunde, de ejede, blev mere værd. De visionære var dem, der sagde: dette vil ødelægge mulighederne for en ordentlig planlægning i Københavnsområdet, det vil dele København i to dele, og derfor skal vi ikke have nogen sydhavn. De visionære har fået ret. Vi burde ikke have haft Sydhavnen. De visionære vil også få ret i Øresundsspørgsmålet. Det er en vision, dette med at ville skabe det store nordiske erhvervsøkonomiske kraftcentrum her ved Øresund — det eneste sted i Norden, det kan skabes — men det kan samtidig belægges med fornuftargumenter og beregninger, som siger: dette er muligt, og det bør gøres.

Ja, jeg må så kun gøre én bemærkning til, og det er denne, at efter at rekommandationer er kommet fra Nordisk Råd til

## [Aksel Larsen.]

regeringerne, har Sveriges regering i 1965 erklæret, at spørgsmålet om at erstatte Kastrup lufthavn med en anden lufthavn er et dansk anliggende; hvor Danmark vil anbringe en lufthavn, det bestemmer kun Danmark, og Sverige vil forholde sig afventende. Derfor er det Danmark, der skal bestemme. Der vil ikke kunne komme praktiske forhandlinger i gang med Sverige hverken om eventuel fælles bygning og drift af lufthavnen eller om den faste Øresundsforbindelses planlæggelse og bygning, før vi har sagt, hvor vi vil lægge lufthavnen. Det er en af grundene til, at det haster. Der foregribes intet ved at træffe denne principbeslutning nu, for først på grundlag af den vil man være i stand til at udarbejde de mere nøjagtige planer, gøre de mere nøjagtige beregninger over, hvorledes det hele kan og bør gøres, hvordan det kan finansieres, hvordan det kan forrente sig. Men tiden er inde til at gøre en ende på den foreløbige diskussion og få truffet den nødvendige principbeslutning nu.

**Sigsgaard:** I Sverige er det jo sådan, at man lader eksperter foretage grundige undersøgelser, før store samfundsmæssige investeringer foretages. Det er man også i de senere år kommet ind på herhjemme, men vist nærmest sådan lidt for skams skyld, for i sidste ende blæser man jo tit på, hvad eksperterne siger. Det skete — hvis jeg lige må drage en parallel — da København besluttede sig for Søringen for nogen tid siden. Sagkyndige påviste, at den var støjmæssigt uheldig, trafikpolitisk u hensigtsmæssig og æstetisk tvivlsom. Men politikerne skulle nok vise, hvem der bestemte, og tog intet hensyn til indvendingerne.

Nu sker der, så vidt jeg kan bedømme, det samme med lufthavnen. Fra mange sider har man hævdet, at Saltholm bliver dyrere end Sydamerger, og jeg skal i særlig grad hæfte mig ved det økonomiske, som andre ordførere i øvrigt har gjort forbløffende lidt ud af i dag, synes jeg. Påstandene om, at Saltholm var dyrere, var så vedholdende, at ministeren åbenbart mente, at han måtte lade et embedsmandsudvalg undersøge dem, og det gjorde så et sådant udvalg og fandt ud af, at påstandene var rigtige nok. Faktisk bliver Saltholm sam-

fundsøkonomisk meget dyrere end Sydamerger efter den rapport, som nu foreligger. Så skulle man jo tro, at Saltholmtilhængerne dog ville få et og andet at tænke på og sige: nu må vi i hvert fald have tid til grundigt at overveje det, der er kommet frem i denne rapport. Men så vidt man kan se i dag, tager de overhovedet intet hensyn til den ekspertudredning, som de selv har bestilt, for den passer ikke rigtig ind i deres kram.

Så må man jo stille det klassiske spørgsmål: hvor er vi så egentlig henne? Staten kan jo ændre Københavns efter min opfattelse helt forkerte Søringbeslutning, men hvem kan råde bod på folketingets fejltagelser? Og det her er en fejltagelse, endda af de helt store, er jeg bange for. Der er tale om et milliardbeløb, så vidt man kan vurdere, hældt lige ud ad vinduet. Trafikministeren sagde i fremsættelsen, at Saltholm ikke ville koste skatteyderne en krone, for den skulle jo privatfinansieres. Hvem der så egentlig skal betale, står jo hen i det uvisse. Jeg tror, man er tjent med at holde fast ved, at uanset om der bliver tale om privat eller statslig finansiering — og jeg er modstander af privatfinansiering — så bliver det skatteyderne, der kommer til at betale, eller borgerne, om man vil.

Embedsmandsudvalget siger i rapporten på side 3 klart, at det må betragtes som en reel samfundsøkonomisk omkostning, at det er dyrere at etablere tilkørslen til Saltholm end til Sydamerger. Heller ikke det har anfægtet folketingetsudvalget. På næste side siger embedsmændene, at Saltholm vil give en forrentning af den investerede kapital på 7 pct., mens Sydamerger vil give en forrentning på 9 pct. Det har tilsyneladende heller ikke forstyrret udvalgsmedlemmernes nattesøvn. Jeg synes, man tager lidt vel flot på skatteydernes, på samfundets midler. Embedsmændene siger videre på side 4, at Saltholm er 850 mill. kr. dyrere end Sydamerger, og at man ikke opnår nogen forrentning af disse penge, men derimod får et rentetab på 1-2 pct. I dag er det vel mere, for trafikministerens beregninger er jo så løse, at et dagblad ligefrem har kunnet lave en rubrik med overskriften: „Dagens regnefejl“. Det pudsige er, at alle de forkerte tal, der hidtil er opdaget, har været til fordel for Saltholm, sådan at jo flere dage der går,

[Sigsgaard.]  
 jo dyrere bliver Saltholm i forhold til Syd-  
 amager. Det er jo helt uoverskueligt, hvor-  
 dan tallene vil se ud om 14 dage, og hvor  
 mange regnefejl der indtil da er fundet. At  
 Saltholm er dyrest og kræver en merinve-  
 stering, står i hvert fald fast. Men det har  
 ikke anfægtet udvalget synderligt.

På side 10 gør embedsmændene op med  
 hele det grundlag, trafikministerens bereg-  
 ninger hviler på, med ordene: „Der er på  
 denne baggrund fra nogle udvalgsmedlem-  
 mers side rejst stærk tvivl om det beret-  
 tige i at regne med en så kraftig vækst i  
 luftrafikken som antydte“. Altså „stærk  
 tvivl“, men stadig tilsyneladende ingen an-  
 fægtelser i folketingsudvalget. Embeds-  
 mændene understreger, at hvis trafikpro-  
 gnoserne skal reduceres — og det mener  
 man altså — bliver forrentningen af den  
 nye lufthavn forringet, og forringelsen bli-  
 ver størst, hvis man vælger Saltholm.

På side 13 siger embedsmandsudvalget,  
 at aflastningen af Kastrup godt kan vente  
 til et tidspunkt, hvor begge lufthavnsløs-  
 ninger kan være færdige. Hermed er atter  
 et argument for Saltholm bortfaldet, men  
 det rører åbenbart ikke folketingsudvalget.  
 Det betyder også, at de mange undersøgel-  
 ser, der stadig væk mangler, godt kan fore-  
 tages.

Professor Arne Jensen, der leder Insti-  
 tuttet for operationsanalyse, udtalte i Ber-  
 lingske Tidende den 29. januar, at det fore-  
 liggende oplæg er ufuldstændigt, og at eks-  
 perterne på Danmarks tekniske højskole  
 inden udgangen af 1970 kan have gennem-  
 analyseret problemerne, men de er over-  
 hovedet ikke blevet spurgt. Det er en for-  
 bløffende dårlig anvendelse af vore ressour-  
 cer, intelligensmæssige, kundskabsmæssige  
 ressourcer, der her er tale om. Professoren  
 slutter med at sige:

„Lufthavnsudbygningens muligheder er  
 for blot en overfladisk betragtning så  
 mange, at man undrende må spørge sig  
 selv, hvorfor politikernes store flertal  
 satser på Saltholm ud fra et så svagt  
 dokumenteret grundlag.“

Heller ikke sådanne udtalelser har til-  
 syneladende gjort noget større indtryk på  
 folketingsudvalget, som vel arbejder ud fra  
 deisen hellere ramme ved siden af end slet  
 ikke ramme.

Embedsmandsrapporten peger side 14 på,  
 at Saltholmløsningen vil trække de største  
 infrastrukturinvesteringer med sig. Embeds-  
 mandsgruppen siger videre på næste side, at  
 der kan være meget væsentlige merinvesteringer  
 forbundet med et øget trafikpres gennem  
 den indre by, og at dette vil medføre en frem-  
 prioritering af investeringerne. På godt  
 dansk betyder det vel, at hvis Saltholm væl-  
 ges, vil det sige, at der skal ofres store beløb  
 på motorgader osv. midt ind igennem det  
 egentlige København, og at de penge ellers  
 delvis kunne have været sparet i hvert fald  
 et godt stykke tid til fordel for andre op-  
 gaver. Da vi ikke har ubegrænsede midler  
 til vores rådighed, betyder det altså, at  
 andre investeringer skal udskydes, hvis vi  
 bruger ekstra store midler på en lufthavns-  
 løsning. Med andre ord, vælges den dyreste  
 løsning, og koster den alt i alt et milliard-  
 beløb mere end den billigste, går det ud  
 over andre investeringer; så går det f. eks.  
 ud over boligbyggeriet eller over børnehav-  
 byggeriet.

Alene merudgiften ved Saltholm er, så  
 vidt man kan vurdere tallene, nok til at be-  
 tale et par tusinde børnehaver. Hvad tror  
 man folk ville sige, hvis de blev spurgt og  
 fik kendskab til de kæmpebeløb, der rutes  
 med her? Ville de vælge boligerne, eller  
 ville de vælge storlufthavnen? Hvad savner  
 de mest? Børnehaverne eller den nye stor-  
 lufthavn? Jeg tror ikke, at nogen behøver  
 at være i tvivl. I denne sag handles der på  
 tværs af befolkningens ønsker og på tværs  
 af de sagkyndiges råd.

Om vælges skal der som sagt under alle  
 omstændigheder, hr. Bilgrav-Nielsen har  
 gjort opmærksom på det, og det kan ikke  
 affejes. Vælges Saltholm med de store ekstra-  
 investeringer, så bortvælger man andre go-  
 der, som man ellers ville kunne få. Der  
 dynges milliardønsker på folketingets bord,  
 helt urealistiske ønsker, hvis de lægges  
 sammen, og det er klart, at ikke alle disse  
 ønsker kan opfyldes samtidig. En dyr  
 Saltholmløsning vil nødvendigvis betyde  
 udskydelse af andre investeringsønsker, og  
 jeg finder, at det er helt uforsvarligt, hvis  
 man forsøger at fortælle folk noget andet.

Vi ved, at Sydamerger er billigere og i  
 andre henseender lige så acceptabel som  
 Saltholm, men vi ved ikke, om Kastrup  
 eventuelt sammen med Tune og måske

[Sigsgaard.]

flere andre aflastningslufthavne vil være tilstrækkelig i en overskuelig fremtid; det har man ikke villet undersøge tilstrækkelig grundigt. Og vi ved ikke, om en storlufthavn, hvis vi skal have en sådan et andet sted, end hvor lufthavnen nu ligger, da ikke skulle ligge et helt andet sted end de pladser, man indtil nu har tænkt sig, længere væk fra byen.

Jeg begriber ikke, hvorfor staten skal bruge så mange højt kvalificerede embedsmænd med høje lønninger, når man alligevel ikke tager hensyn til deres råd og deres arbejde. Hvorfor skulle man så ikke se at komme af med nogle af dem og spare lidt sammen til de ekstraudgifter, der bliver ved den løsning, som folketingets flertal vil vælge?

Et væsentligt argument for Saltholm var tidligere det nordiske samarbejde. Så sent som i januar sagde, jeg tror, det var den socialdemokratiske ordfører, at Saltholmlufthavnen ville være prøvestenen på det nordiske samarbejde. Men det argument duer ikke rigtig mere, og det fremføres heller ikke med den samme overbevisningskraft i folketingets debatter mere, efter at de øverste svenske instanser på det sociale område og på planlægningsområdet har erklæret, at de sandelig ikke ønsker lufthavnen bygget på Saltholm. Den socialdemokratiske ordfører reagerede på disse svenske erklæringer ved i Stockholm at sige, at et svensk nej til Saltholm kunne betyde afslutningen på alt nordisk samarbejde, en helt utrolig bemærkning, hvis den er rigtigt refereret, og jeg har altså ikke set nogen dementier, men det kan jeg jo have overset. Men derefter var det jo klart, at den fanatiske danske Saltholmholdning virkelig rejser vanskeligheder for et nordisk samarbejde. Pressen refererede også, hvad jeg ville kalde trusler fra dansk side om, at vi skulle gå til den internationale domstol i denne sag. Det vil være en skidt premiere på et udvidet nordisk samarbejde, synes jeg jo nok. Jeg håber, at enten er hr. Horn refereret helt forkert, eller, hvis det ikke skulle være tilfældet, at den socialdemokratiske gruppe, det socialdemokratiske parti, ikke i disse spørgsmål står bag deres trafikordførers, jeg tror jeg tør sige hasarderede udtalelser. Jeg håber, at en afstandtagen

eller et dementi fra hr. Horns side — det sidste ville selvfølgelig være det bedste, hvis aviserne er helt galt afmarcheret — kan komme til udtryk her i dag.

Jeg skal til slut understrege, at vi betragter en vedtagelse af det lovforslag, som nu ligger på folketingets bord, som ikke blot betænkelig, men som en katastrofal fejl-disposition af meget stor økonomisk rækkevidde. Egentlig begriber vi ikke flertallets holdning. Og vi begriber ikke modstanden mod grundige undersøgelser af Kastrups muligheder, af andre muligheder og af de nødvendige følgeinvesteringer, især ikke efter at det er påpeget fra sagkyndig side, at der er tid til at foretage sådanne undersøgelser. Der er visse folk og visse aviser, der har trøstet sig med, at en principvedtagelse ikke betyder så forfærdelig meget, idet projektet er så forfejlet, at det alligevel aldrig vil blive realiseret. Jeg må tilstå, at jeg er ikke så optimistisk. Træffes principbeslutningen, så tror jeg, at der vil blive disponeret efter det på Amager først og fremmest og disponeret sådan, at Sydamerger- eller Kastrupløsningen om kort tid er umulige.

Der må være en sammenhæng i folketingets arbejde med de store investeringsprojekter. Det er utilfredsstillende at træffe beslutninger i blinde uden en egentlig landsplanlægning, og det har vi jo ikke. Vi har aldrig nogen sinde her i tinget vedtaget en landsplan, en udviklingsplan for hele landet. Vi har ikke bindende egnsplaner, vi har praktisk talt ingenting; vi handler i blinde. Og det er utilfredsstillende, at der den ene dag jongleres med en række forskellige universitetsplaceringer og den næste med forskellige lufthavnsplaceringer, uden at der søges skabt en sammenhængende helhedsplan. Vi vil ikke være med til at arbejde på den måde. Det koster nemlig alt for dyrt for os alle. Vi er klar over, at argumenter ikke bider på flertallet, hvad enten de kommer fra det ene eller det andet hold. Denne sag er jo afgjort og har af uransagelige grunde været afgjort længe. Men vi vil altså stemme imod.

**Kai Moltke:** Det forekommer mig, at der både fra den radikale ordførers side og fra hr. Sigsgaards side er blevet fremført indvendinger og synspunkter, som jeg næsten ikke kan undgå at karakterisere som andet

## [Kai Moltke.]

end forloren humanisme. For i virkeligheden bliver tingene jo stillet sådan op: vi kan intet foretage os, inden en landsplanlægning er færdig. Men hvad betyder det, at en landsplanlægning er færdig? Hvornår kan det overkommes? Kan der ikke ske noget inden? Skal det hele bringes i stå i adskillige år, mens der arbejdes med projekterne? Jeg tror, at lige så beklageligt, det er, at vi ikke er længere med en landsplanlægning, lige så tåbeligt ville det være at udskyde en planlægning på de felter, som til syvende og sidst får afgørende betydning for landets placering. Drejede det sig her om en virkelig anlægsplan, en beslutning af en anlægsplan, ja, så ville jeg virkelig på det foreliggende grundlag tage mine forbehold og ønske nærmere undersøgelser, men det drejer sig jo om en principbeslutning, det drejer sig endvidere om en forhandlingsplatform for det yderligere nordiske samarbejde.

Og når man endelig vil bringe humanistiske synspunkter ind i billedet, vil jeg sige, at det vil jeg også meget gerne. Jeg repræsenterer ganske vist ikke nu Sundby eller Amager, jeg er frigjort fra denne egn, men vil dog med et vist kendskab til forholdene derude have lov til at anføre synspunkter, som synes at spille en meget ringe rolle for dem, der i dag står som opponenter, jeg vil næsten sige som billige opponenter. For man kan vel sige, at i den nuværende situation med luftteknikkens udvikling, med flyenes hastighed og størrelse, er det mere end nogen sinde en humanistisk lov, at de store flyvepladser ikke placeres midt inde i en massiv beboelsesmasse. Jeg kan ikke lade være med her at tillade mig at citere fra Amager Bladet for 14. februar i år, hvordan man ser på det ude i Sundby og Amager, fordi vi her har et moment, som jeg tror bliver overset:

„Når ethvert barn ved, at en flyvemaskine kan styrte ned — og at det trods alle tekniske fremskridt vil ske gang på gang i årene, der kommer — kan man ikke frigøre sig for følelsen af moralske mangler hos de politikere, som den dag i dag taler om pengebesparelser ved ikke at lægge lufthavnen på Saltholm, men enten udvide den bestående eller flytte den til Sydamager, når man burde vide,

at dette medfører en ulidelig støjgene og stedsevarende nedstyrtningsfare for tusinder af mennesker. Hvad betyder dog nogle millioner kroner i sammenligning med tusinder af menneskers liv og helbred og velfærd? Er det ikke gement at tale om penge, når det drejer sig om sundhed, liv eller død?“

Man kan sige, det er lidt Amagerromantik. Man kan affeje momentet med det. Men Danmark er den eneste af de storbyer, jeg kender, hvor det foreslås at placere lufthavnen så nær inde på tæt bebyggede områder med en tiltagende fare på grund af hele teknikkens udvikling.

Endnu nogle bemærkninger. Spørgsmålet er desværre igen blevet rejst her om det uoverskuelige, om man kan gennemføre Store-Bælts- og Øresundsforbindelse samtidig. Jeg beklager, at den socialdemokratiske ordfører, hr. Horn, fik et tilbagefald i forhold til de udtalelser, han fremførte med hensyn til Store-Bæltsplanerne, da vi sidst debatterede det her i salen. Det var, ligesom han stadig væk ville genoprette prioriteten for Store-Bæltsplanen fremfor Amager, og her kan jeg nu engang ikke følge selskabet, for jeg tror, en nation kan forspise sig i milliardudgifter, og at man må drage visse konsekvenser af, hvor det i øjeblikket er mest livsnødvendigt, hvor det er mest praktisk, og hvor det er mest gavnligt at sætte ind, og her får i alle tilfælde for mit vedkommende Øresundsforbindelserne sammen med planerne om den økonomiske union førstprioritet fremfor et Store-Bæltsanlæg, som jeg i sig selv anser som et typisk udtryk for, at alt går videre, men alene skibsfarten er ikke i stand til at udvikle sig i dette land, søfartslandet Danmark.

Når man foretager og henviser til de økonomiske beregninger, så er der faktorer, som der kan jongleres med. Jeg skal ikke gå i enkeltheder med alle de beregninger af mere eller mindre modstridende art, som her er foretaget, men hvis de folk, som taler om Øresundsbro, mener det alvorligt, og hvis de ikke står på det standpunkt, at de principielt modsætter sig en Øresundsbro, må de dog i alle tilfælde, når de beregner omkostningerne ved lufthavnen, indrømme, at ved Saltholmløsningen opnår man netop at dække en del af de udgifter, som vil blive konsekvensen af en bro over Øresund,

[Kai Moltke.]

hvis den overhovedet skal gennemføres. Det er altså — bortset fra flyvepladsen — første del af den efter min mening i øjeblikket vigtigste storbrobygning. Dette er dog en kendsgerning midt i denne vaklen om flere hundrede millioner, som ingen beklager mere end jeg, for det gør det jo ikke lettere at behandle spørgsmålene i folketinget, når differencerne er så store i de forskellige eksperters beregninger, og når eksperter i alle retninger er omtrent lige så opdelte som det radikale partis folketingsgruppe.

Jeg må altså udbede mig, at man, når man taler om differencen mellem de to projekter, tager i betragtning, at tunnelanlægget til Saltholm bliver et logisk led i en eventuel senere broforbindelse med Sverige, som jeg tror de fleste mennesker i salen ud fra den udvikling, vi tilstræber, betragter som noget ønskeligt.

Så spørgsmålet om Sydamager. Jeg kan ikke lade være med her at nævne, at de samme mennesker, som snakker så meget om det humane, pludselig på én gang finder på, at nu skal en af de få anvendelige strandstrækninger, vi har tilbage i Københavns nærhed, hvis den fornødne renovation kan finde sted, pinedød også fratages hovedstadens befolkning. Jeg kan ikke se, det skulle have nogen særlig social mening på denne måde at afskrive grønne områder, adgang så nær som muligt til vand, som kan benyttes af byens beboere, idet man siger: ja men Sydamager er så og så mange gange billigere. Ja men hvis man skal tage helt til Nordsjælland for at få et bad, til Gilbjerg hoved eller på den anden side af Hornbækbugten i det mindste, kan det måske godt være, at de samlede udgifter bliver en lille smule større endda. Der er ikke for mange værdier bevaret her af denne art i hovedstadens omegn, til at man netop i humanismens navn kan afskrive denne mulighed for udvikling af byen til en sundere by, end den er i dag.

Jeg har den største respekt for økono-

miske eksperter, også fordi jeg i sin tid har været så letsindig selv at studere en lille smule økonomi, men jeg er ikke sikker på, at ekspertberegningerne med hensyn til omkostningerne holder. Jeg vil minde om, at en principbeslutning for Saltholm i alle tilfælde lukker for privat tilegnelse af offentlig skabte værdier, at man i tilfælde af, at man principielt afskriver Sydamager som løsning, samtidig sætter et punktum for den konsortiespekulation i grunde, i gårde og ejendomme, som er i fuld gang.

Jeg minder om, hvordan det gik, da man besluttede Køgebugtbanen — den er ganske vist ikke kommet endnu. Jeg vil bede udvalget og også de økonomiske planlægnings eksperter se på de grunde, der skulle erhverves, og se på, hvordan udviklingen blev i Køge Bugt-området, da man hørte, at området skulle trækkes ind som en egentlig trafikzone. Jeg forstår ærlig talt ikke, at hr. Sigsgaard, som jo før har været med til at beskæftige sig med jordlove, og hvordan man hindrer spekulation, kan sige, at vi har god tid til at holde to muligheder åbne. I virkeligheden er det jo at give konsortierne tid til at jobbe jorden i store dele af Amager op på en sådan måde, at der måske ikke bliver nogen fejlregning på et par hundrede eller måske 450 mill. kr., men, målt efter jordprisudviklingen i Køge Bugt-egnen måske, hvis man ikke handler hurtigt, et beløb på nogle milliarder, som vil blive lagt oven på, når regningen skrives for, hvad det koster at anlægge Sydamager som egentlig storlufthavn.

Jeg må sige, at det er ikke noget uvæsentligt motiv for mig, når jeg foretrækker en principbeslutning og ikke en anlægsbeslutning for Saltholm, at det måske kan bremse en proces, som jeg kender alt for godt på Amager, og som jeg ikke mener skal have alt for god tid til at indkassere nye spekulationsgevinster ved, at et spørgsmål af denne art holdes åbent.

Dernæst spørgsmålet om finansieringen. Det var jo rart at kunne sige, at man kunne lade det offentlige bekoste det hele, men vi

[Kai Moltke.]

har dog aldrig været så principfaste her i folketinget, at en ting som udenlandske lån ligefrem har været noget, der var tabu. Det kan drives inden for en vis grænse, og man må undersøge lånemulighederne. Endvidere: lykkes det at opnå forbindelse med Sverige, er det givetvis sådan, at man gennem afgiftssystemet i tunnelerne fritager danske statsborgere for en stor del af byrden, for meningen med denne forbindelse er vel at gøre adgangen til Sverige lettere, at fremme en nordisk trafikpolitik, og så betyder afgifterne jo netop, at man aflaster den ensidige finansiering gennem danske statsborgeres midler, og man indtjener udenlandsk valuta, som kan medvirke til, at finansieringsprojekterne bliver så lempelige som under de givne forhold muligt.

Det er et paraf deting, som forekommer mig at være afgørende, og ud fra disse præmisser og ud fra erkendelsen af, at en yderligere legen med udvidelse af Kastrup flyveplads og dens eventuelle forlæggelse til det sydlige Amager skaber en sådan uro, en sådan mangel på perspektiv i planlægningen, at det vil være uforsvarligt at lade dette spørgsmål stå åbent mere, er jeg tilhænger af, at man som vort forhandlingsgrundlag med de nordiske lande foreslår Saltholm og giver regeringen den fuldmagt på dette område, som den forlanger. Det betyder ikke, at jeg ikke ønsker en nærmere undersøgelse og mere præcise tal, men det er jo ikke det, som skal til beslutning i dag. Vi vender tilbage til dette spørgsmål, når de forskningsmæssige muligheder er udtømt og undersøgelserne sagligt ført igennem. Ud fra disse præmisser kan jeg ikke andet end på det nuværende stadium være med til at give regeringen den fuldmagt, som folketingets flertal ønsker regeringen udstyret med til de nu forestående nordiske forhandlinger.

**Valbak:** Mit partis trafikpolitiske ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, har i sin tale redegjort for, hvorfor han sammen med mange i mit parti nærer afgørende betænkkeligheder ved på det foreliggende grundlag at gå ind for lovforslaget.

Jeg vil gerne begynde med at udtrykke anerkendelse af nogle af de synspunkter, der ligger bag denne holdning. Jeg vil også

gerne anerkende vore udvalgsmedlemmers overordentlig energiske arbejde med denne sag. Den meget omfattende indsats, som er gjort, må, går jeg da ud fra, have bidraget sit til at belyse problemkredsen, sådan at udvalget herved vel har fået et bedre grundlag at tage endelig stilling på, end det ellers ville have haft.

Jeg kan oplyse, at vi i min gruppe er en del, som efter en vejning af argumenterne for og imod en Saltholmbeslutning finder, at vi vil være positivt indstillet over for regeringens forslag.

For min egen del er tilslutningen bestemt af tre hovedsynspunkter. For det første at vi må have en storlufthavn for Øresundsregionen, for det andet at Saltholm må skønnes at være løsningen, bl. a. fordi der reelt intet alternativ er hertil i overskuelig tid, og for det tredje bør vi stadig efter mit skøn ikke opsætte en beslutning.

Jeg vil gerne knytte nogle bemærkninger til de tre hovedsynspunkter.

En storlufthavn for Øresundsregionen trænger sig på, fordi regionen mere og mere tegner sig som en udviklingsmæssig helhed. Den udvikling, som op til nu har fundet sted, vil naturligvis fortsætte i stærkt øget tempo, hvis det lykkes at realisere et nærmere nordisk samarbejde. Og lad mig tilføje: der er ikke mange aktuelle større politiske mål, jeg personlig sætter højere end størst mulig nordisk integration.

Man kan naturligvis spørge, om en storlufthavn, det vil sige en havn med adskillige gange den kapacitet, Kastrup har, virkelig er en forudsætning for at sikre og for at videreudvikle regionen som et nordisk kraftfelt. Det tror jeg det er. Alt tyder på, at vi står over for en epoke, hvor lufttransporten vil blive nerven i den fremtidige økonomiske udvikling, i mindre grad søhavnsanlægget. Luftens passagertrafik står kvantitativt nærmere begyndelses- end mætningspunktet, og fragtflyvningen står givet foran en eksplosion, som man knap behøver at gætte sig til. Tallene taler tydeligt nok om den enorme stigningstakt, som nu har sat ind, 80 pct. på ét år, så vidt jeg er orienteret. Skibsredernes skridt til for alvor at gå ind i fragtflyvningen ligeså. Jeg nærer derfor ikke tilsvarende betænkkeligheder ved Saltholmudvalgets prognoser for udviklingen, som embedsmandsrapporten gør

## [Valbak.]

det, og da slet ikke, hvis man vælger Saltholm og derved sikrer sig Sydsveriges millionbefolkning som underlag også.

På flyvehavnsområdet kan kvælningsskøden hurtigt indfinde sig, hvis man i sin planlægning alene tager udgangspunkt i en mekanisk fremskrivning af kendte størrelser og så trækker noget fra, fordi stignings-takten nok ikke vil blive så stærk som i de kommende år på alle kendte områder. Kvælingen vil komme, når man afstår fra den anden side af kunsten, nemlig at kalkulere med de udviklingssekspllosioner, som nye fænomeners opståen kan forudses at bære i sit skød. Se blot til, hvordan det er gået i Kastrup.

Med det kriterium for planlægning, vi har i dag, må det sted vælges for den fremtidige havn, som bedst opfylder de krav, som svarer til prognoserne, og som har indbygget mulighed for korrektion. Lad mig vove et skridt videre og sige, at sikrer vi os ikke regionens fortsatte tiltrækningskraft, så vil Hamborgområdet, som det allerede siges at gøre, drage, hvad enten vi har én eller vi har tre broer over Store-Bælt. Det er nu engang ikke broer, der gør det, det er det, de fører hen til, der spiller den afgørende rolle for erhvervslivet.

For det andet: Saltholm er den placering, som efter mit skøn bør foretrækkes af mange grunde. Jeg skal nøjes med at nævne enkelte. Stedet har den størrelse, prognoserne forudsætter at det skal have, og den fleksibilitet, som skal til for at opfange eksplosioner. Jeg har fra de seneste dage bemærket mig, at indlæg udefra i debatten kommer til den slutning, at Saltholm er for lille. Derfor må vi, siges det, splitte Amager ad og på den måde forbinde den nuværende Kastrup havn med en Sydamergerløsning. Om dette projekts forhold til støj og til andre problemer, der angår nuværende og fremtidige Amagerboers daglige tilværelse, skal jeg ganske henvise til ministerens fremsættelsesbemærkninger. Jeg vil derimod gerne spørge ministeren, om det er korrekt, når jeg mener, at Saltholm indebærer fornøden fleksibilitet også opad, altså har udviklingsmulighederne. Selv har jeg hørt, at disse udvidelsesmuligheder ligger lige for gennem inddæmning på ikke mere end 2 m's vanddybde, og at man

på Sydamerger — også efter hvad jeg har hørt — må regne med at arbejde på betydelig større dybder.

Det er indvendt mod Saltholm, at den er for dyr i forhold til andre muligheder; flere milliarder er nævnt. Flere ordførere har været inde på spørgsmålet, så jeg skal ikke gå i detaljer. Lad mig nøjes med at sige, at Saltholm også efter mit skøn i den offentlige debat bliver belastet med tilsammen milliardbeløb, som ikke kan siges at høre til i sammenhængen. Det gælder f. eks. Bomløbsforbindelse til  $\frac{3}{4}$  eller 1 milliard kr.

Det taler til gunst for Saltholm, at godt beliggende jord er en knaphedsvare for København. Udnyttelse af Saltholm til lufthavn omdanner et værdiløst areal i Øresund til et areal med høj nytteværdi, og det friholder arealer på Amager, ligeledes med høj nytteværdi, til andet formål. Dette forhold må med i de samfundsøkonomiske betragtninger, sådan som også andre har været inde på.

Når der skal vælges nu, må det efter min mening blive Saltholm, også fordi denne løsning ud fra en samlet teknisk, støjmæssig og sikkerhedsmæssig vurdering må skønnes at være den bedste af mulige løsninger.

For Saltholm taler også, at Saltholm fremfor nogen anden placering på dansk grund har chancer for tillige at blive Sydsveriges internationale luftcenter. Skønnet deles ganske af SAS. Heraf følger højere rentabilitet og deraf igen samfundsøkonomisk besparelse på samlet dansk-svensk beregningsgrundlag.

Vi er her igen fremme ved det nordiske perspektiv. Et blik på landkortet overbeviser i hvert fald mig om, at om nogen plet er født til at blive Nordens lufthavn, så må det vist være Saltholm. Den chance findes næppe andre steder. De igangsatte forhandlinger om et nærmere samarbejde de nordiske lande imellem bør efter min opfattelse yderligere tilskynde til at vælge Saltholm. Nordisk integration cementeres nemlig kun med fysiske realiteter. Saltholm kan blive én af disse realiteter.

Hermed har jeg faktisk også givet en af begrundelserne for mit tredje hovedsynspunkt, nemlig at tiden for en beslutning er moden. Nordisk Råd har jo tidligere vedtaget en rekommandation om, at storluft-

## [Valbak.]

havnen bør placeres på Saltholm. Denne rekommandation bør følges op.

Ja, oven på det må jeg vel kunne tilføje to, synes jeg, jordnære begrundelser for, at en beslutning træffes nu. Vi får derved taget et afgørende skridt til at få begrænset nødvendige fejlinvesteringer i Kastrup, og navnlig får vi givet Københavnsområdets planlægningskræfter et om muligt endnu mere nødvendigt udgangspunkt for løsning af problemerne omkring søhavn, omkring trafik, universitetsplanlægning, boligplanlægning osv. En frigørelse af disse kræfter vil betyde umådelige summer, tror jeg, samfundsøkonomisk.

Mange har sagt og skrevet, at Saltholm og fast Sverigesforbindelse er en drøm, underforstået en urealistisk drøm. Hertil må siges, at al menneskelig stræben jo går ud på det ene at opfylde drømme. Nogle drømme viser sig at være urealistiske, det er sandt. Men ærlig talt, for 40 år siden var det en uhørt sensation, at et menneske fløj over Atlanten. I dag udforsker mennesker månen ved selv at flyve derop. Det er teknikken, der realiserer mange af menneskets vildeste drømme. De tekniske problemer ved en Saltholmløsning må med nutidens teknologi vist være af en sådan størrelsesorden, at drømmen i dag hører hjemme blandt de jordnære.

Et sidste og for mig afgørende argument for en beslutning er da dette: ved at udskyde afgørelsen ret meget risikeres der det, der er værre end enhver brugbar løsning, nemlig at vi ingen beslutning får, før udviklingen er løbet fra os. Da Saltholm efter mit skøn oven i købet er den bedste løsning, er jeg også af den grund positivt stemt for det fremsatte lovforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg vil gerne takke for den meget brede tilslutning til lovforslaget, som er givet fra langt de fleste sider. Det havde selvfølgelig været endnu morsommere, hvis det havde været fra alle sider, men det kan man vel ikke forlange i en sag, som har været diskuteret i så mange år, og i en sag, hvor man vel også må sige — lidt i modsætning til, hvad der måske er normalt — at man på en måde har gennemført et meget både langvarigt og grundigt udvalgsarbejde, inden et lovforslag kommer til behandling i folke-

tinget. Dermed være ikke sagt, at der ikke er mere. Jeg vil i det hele taget gerne sige om hele dette spørgsmål om, hvad der måtte mangle af oplysninger og sikkerhed i grundlaget, at den fulde opklaring af alt i en sag af denne karakter, så teknisk som den er, får man i hvert tilfælde ikke, før man har gennemført et overordentlig detaljeret projekt, og noget sådant kan man som bekendt dårligt gå i gang med uden først at have bestemt sig til, hvad det egentlig er, man vil projektere.

Jeg skal i øvrigt holde mig til nogle enkelte spørgsmål af saglig karakter, som har været rejst. Jeg må måske først i anledning af hr. Horns og hr. Stæhr Johansens bemærkninger om Store-Bæltsforbindelsen sige, at mit synspunkt må være det samme som det, jeg fremkom med under den almindelige trafikpolitiske debat. Jeg er ikke helt klar over, under hvilken form folketingets opfattelse er tilvejebragt i sin tid, men det er sådan set også underordnet, for der er ingen diskussion om, at folketinget hidtil har haft og formentlig stadig har den opfattelse, at en Store-Bæltsforbindelse er prioriteret før en Øresundsforbindelse, og det skal blive respekteret. Problemerne opstår i næste fase, når vi kommer i forhandling med svenskerne; så må vi tage dem op og se, hvordan vi kan løse dem. Men jeg vil gerne her bekræfte, at der ingen ændring er heller i regeringens holdning i forhold til det, der har været sagt hidtil.

Så vil jeg gerne med hensyn til denne opgaves størrelse sige, at det måske kan være lidt vanskeligt at hævde, at den ikke er kæmpestor. Hr. Stæhr Johansen sagde, at det var den måske største investering i Danmark nogen side. Men der er dog det at sige til det, at hvis man vil planlægge noget på meget lang sigt og medinddrage en udvikling over mange, mange år, så skal tallene jo blive meget store. Man kan ikke bedømme disse tal, som det er nødvendigt at stille op, som en samlet sum i dag, når man vil tage mange hensyn og mange konsekvenser med; man må tage det som et beløb over mange år.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at efter den opstilling og de skøn, vi har i trafikministeriet i øjeblikket, vil nettoinvesteringen i Saltholms udbygning måske være af størrelsesordenen 1.200-1.500 mill. kr. i

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

låneinvestering. Den samlede investering er naturligvis de tal, der nu står på papiret; men det, der er tale om at tilføre i låneinvestering, er et beløb af den nævnte størrelse. Det kan altså godt betragtes som i størrelsesordenen 100 mill. kr. om året. Realiteten er selvfølgelig, at der vil være perioder, hvor det skal gå væsentligt hurtigere. Man skal, når man skal bedømme disse tal, se dem i sammenhæng med tiden. Jeg synes godt, jeg vil gøre folketinget opmærksom på, at nettoinvesteringen i Kastrup lufthavn, som man i 1964 for så vidt principielt besluttede skulle nedlægges, i dag er 85 mill. kr. om året — og det i en lufthavn, som alene holdes i live for at få de indtægter, den faktisk giver; det er det, der gør, at en sådan investering kan betale sig. Jeg har vel også lov at sammenligne det med, at vi inden for jernbanevæsenet har investeringer på 100 mill. kr. om året; og det er oplyst over for mig, at investeringerne for televæsenet som helhed er 450 mill. kr. om året. Jeg tør slet ikke tale om vejene. Selvfølgelig må man erkende, at det er en økonomisk set stor sag, og der er altså også en masse store indtægter på spil; men man må dog alligevel, synes jeg, ligesom bringe det ned i den ramme, det faktisk har.

Med hensyn til spørgsmålet om prognoser vil jeg gerne sige, at vi jo alle sammen kan blive enige om, at det er forfærdelig vanskeligt; man kan altså belave sig på forskelligt, og man kan vælge at stole på pessimisterne eller på optimisterne. Prognoser er simpelt hen et udtryk for, at det er svært at spå om fremtiden. Men man har en kontrolmulighed, en måde, man ligesom kan vurdere sine ræsonnementer på, og det er ved at give sig til at spå om fortiden i stedet for, det er nemlig nemmere. Man kan sætte sig tilbage det samme antal år, som man nu prøver at bedømme fremefter, se, med hvilke øjne man dengang så på nutiden, og så se, hvordan det kom til at passe, hvis man anvendte det ene eller det andet ræsonnement. Det såkaldte pessimistiske skøn over udviklingen i lufttrafikken får man efter de retningslinjer, der blev anvendt i 1952. Dengang skønnede man, at Kastrup i 1985 ville have den trafik, som den fik i 1968. En lille smule vejledning, en lille smule advarsel ligger der alligevel i

dette for os, der skal tage ansvaret for at vælge. I virkeligheden er skønnene nu ikke så forfærdelig forskellige, som man vil gøre dem til; det drejer sig om nogle få år fra eller til, inden Kastrup løber fuld, som man siger.

Men en meget afgørende ting i denne sag er, at hvis man har været for optimistisk med hensyn til tilgangen af trafik, kan man jo udbygge tilsvarende langsommere; det sætter både udgift og investeringer tilsvarende ned. Har man været for pessimistisk og ikke taget nok højde for udviklingen, mister man noget; som man ikke kan få igen, og som man ingen muligheder har for at afbøde. Alt i alt tror jeg derfor ikke, det er så urimeligt et grundlag. Men jeg erkender, at den slags altid er meget svært.

Så har der været nogle bemærkninger om støjforholdene. Om dem vil jeg gerne sige, at det er min ganske bestemte opfattelse, at man er nødt til at tage støjproblemet med ind også som en økonomisk faktor i den forstand, at man jo ikke blot kan sige, at det ikke gør noget, at det støjer, og at hvis vi kan gøre det billigere, selv om det støjer, gør vi det. Det er nemlig i høj grad en politisk realitet, at i praksis vil alvorlige støjulemper medføre, at økonomiske dispositioner kan blive unyttiggjort. I det hele taget tror jeg nok, man må sige om hele støjdiskussionen, at den er meget vanskelig at overse; men almindelig sund fornuft siger, at hvis man kan komme tilstrækkelig langt væk fra bebyggelse, lægge så lang en afstand til den, som man nu kan få, må det være noget i retning af det rigtige. Sådan ligger Saltholm altså. Jeg må indrømme, at den diskussion har vi også haft med svenske støjeksperter, men her har man vist lov til fra dansk side at drage den konklusion, at det ser ud, som om en lufthavn på Saltholm støjer mere i Stockholm end i Malmø.

Hr. Valbak spurgte om udviklingsmulighederne. Ja, arealmæssigt er der de reserver, der skal være. Det er oplyst over for mig, at teknikerne har regnet med, at det areal, man umiddelbart kan tage i anvendelse, kan udvikles til at klare 400.000 operationer om året, hvilket omsat i passagerer svarer til 50 millioner. Må jeg lige advare for ikke at blive misforstået: vi bruger passager-tallet som mål for kapaciteten, og derfor taler vi altså om, at 400.000 operationer

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

svarer til 50 mill. passagerer. Men realiteten er selvfølgelig, at der også går fragt ind imellem. Det er det samme, der har voldt en lille smule misforståelse under de behandlinger, der har været af prognose-materialet i embedsmandsrapporten.

Endelig vil jeg gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg i og for sig er lidt skuffet over, at vi ikke fik det lidt mere konkret frem i hr. Bilgrav-Nielsens kritik, som jeg jo kender udmærket. Jeg har da læst artikler af hr. Bilgrav-Nielsen i den sidste tid rundt omkring i pressen, og de har — i hvert tilfælde efter den opfattelse, jeg har fået, når jeg har læst dem — konkluderet i, at Saltholm bliver dobbelt så dyr som Syd-amager, og så gives der en hel masse tal. Hvis man har den opfattelse og har tilkendegivet den offentligt inden debatten her i folketinget, og hvis man med den begrundelse sit standpunkt, så synes jeg nok, det havde været rart at få det lidt mere konkret belyst, og det er det, jeg efterlyser.

Jeg kan i øvrigt ikke forstå tallene, men det kan jo være min fejl.

Hvad ellers angår hr. Bilgrav-Nielsens indvendinger, er jeg da enig i, at der altid er ting, man kan bede om at få undersøgt videre. Men jeg mener nu også, at det må være nødvendigt en gang imellem at træffe nogle beslutninger. Det er ganske klart, at når beslutningens øjeblik nærmer sig, kan der være nogle, der viger tilbage og med rette kan sige, at de synes, der er ting, de yderligere vil have undersøgt. Men vi kan vist hurtigt blive enige om, at der aldrig nogen sinde vil være en situation, hvor alting er undersøgt til bunds, før det hele er lavet færdigt. Derfor må man altså på et eller andet tidspunkt tage stilling til, hvor meget man vil have med.

Det, der generer mig mest i det standpunkt, som hr. Bilgrav-Nielsen forfægter, er noget, som flere af ordførerne har været inde på, og det er for øvrigt også gået igen i en del af den kritik, der har været i indlæg i pressen fra forskellig side, også fra teknisk og planlægningsmæssig side. Jeg kan da kun være enig i, at en rent teknisk-økonomisk betragtning formentlig må føre til det resultat, at den billigste måde, hvorpå man kan bygge en lufthavn med den kapacitet i

nærheden af København, er ved at blive i Kastrup og udvide den ud over Amager. Jeg sagde en teknisk-økonomisk betragtning; jeg vil også kalde det en brutal og hensynsløs betragtning. Det er den mest brutale teknokratiske betragtning, og gudskelov er det vel sådan her i samfundet, at den ikke holder. Det er ganske klart, og jeg giver ganske ret i, at det selvfølgelig er en konsekvens, men jeg kan ikke lade være med at opfatte hr. Bilgrav-Nielsens standpunkt og argumenter således, at det egentlig er argumenter for enten at lade være med at foretage sig noget eller udbygge i Kastrup — og det er sådan set det samme. Man kan lade være at foretage sig noget; så fortsætter man, hvor man er, og så vil man af presset og den daglige nød, som vi en gang imellem møder i praksis, komme til at behandle Amager og området derude mere og mere hensynsløst og vil også efter min mening ende med at spille værdier.

Man kan beklage, at vi i dag ikke kan blive dér, hvor man for mange år siden lagde en lufthavn. Man kan så sige, at det har været en forkert disposition. Jeg er ikke sikker på, at det ikke har været en ganske overordentlig klog og fremsynet disposition i sin tid, også selv om den skal flytte nu. Jeg vil nemlig gøre opmærksom på, at man har valgt en disposition for en lufthavn ved København, som af den ene eller den anden grund har kunnet leve så længe, som den har, udviklet sig til den fjerdestørste internationale lufthavn i verden og betalt sig. Selvfølgelig kan man altid bagefter sige, at man måske kunne have gjort noget andet dengang, men nogen helt dårlig disposition har det nu ikke været.

Lidt er vi i den samme situation nu. Vi kan vælge at lade være at flytte, sige, at vi ikke vil. Vi kan også sige, at vi vil vide mere, vi vil have undersøgt tingene, vi vil have dem udsat, men det er i og for sig det samme som at sige, at vi lader være med at tage højde for noget fremtidigt. Det, der i virkeligheden så vil ske, er, at realiseringen af den daværende regerings beslutning fra 1964 — som vi står ved nu og i øvrigt har stået ved hele tiden — om at nedlægge Kastrup, udskydes i 10 år eller mere; men jeg kan ikke se andet, end at

[Ministeren for offentlige arbejder.]

det også ud fra økonomiske synspunkter vil være en ganske overordentlig forkert måde at bære sig ad på.

Ja, jeg ville gerne komme med disse bemærkninger, for jeg synes, det var nødvendigt af hensyn til det talmateriale, der har svirret i luften. Der skal ikke være tvivl om, at det naturligvis er dyrere at lægge lufthavnen på Saltholm, idet der skal bygges tunneler ud dertil. Opgaven er at vurdere, om det alligevel ikke er den rigtige placering, og finde det økonomiske grundlag, som gør, at det er en forsvarlig løsning.

**Horn:** Jeg vil sige, at efter den forhandling, der nu har været, og efter ministerens svar-tale tager vi vort forslag til folketingsbeslutning tilbage.

Hr. Stæhr Johansen gjorde en enkelt bemærkning, som jeg finder anledning til at understrege, nemlig at der er tale om en nordisk lufthavn. Vi møder somme tider den forestilling, at det er noget københavneri, der her er tale om, for at sige det sådan lidt på fynsk. Det er slet ikke tilfældet. Her er tale om et produktionsapparat, som den danske og de andre nordiske nationer mener vi må have, for at vi kan klare os i konkurrencen fremover. Der er intet københavneri i det.

Der har været fremført kritik fra forskellig side af økonomien, og det, man hænger sig i, er, som jeg sagde i mit første indlæg, det dokument, vi har fået fra det såkaldte PØ-udvalg. Men de, som bruger det dokument, bør, hvis de vil være redelige — og det forlanger de af os andre, forstår jeg — fremhæve, at det gentagne gange i dette dokument forekommer, at der peges på usikkerhedsmomenter, og i slutningen peges der stærkt på, at der kan være andre ting, der må drages ind i vurderingen end de her anførte. Der er i høj grad tale om, at mange andre ting går med ind; det vil der altid gøre, når politikerne skal tage et helhedssyn.

Hr. Bilgrav-Nielsen påstod, at vi fra flertallets side her vil træffe en beslutning på et kaotisk grundlag. Det er jo en vælgermødetone, som kan være udmærket, hvis man skal ud for at propagandere for at få tilhængere; jeg må erkende, at så er det fikst gjort. Men det er ikke noget, som tæller her, hvor vi har ansvaret og skal

tage stilling. Jeg opfattede også ministeren sådan, at han havde bemærket, at hr. Bilgrav-Nielsen nu rejser land og rige rundt og fortæller, at både den nuværende trafikminister og hans forgænger er fuldstændig ansvarsløse, når det drejer sig om penge i denne sag. Det må vi jo finde os i, men jeg tror nu, at de, som har kendt os som politikere igennem flere år, ved, at det ikke er så galt fat. Som jeg før nævnte, er det, der er tale om her, at vi får et funktionsdygtigt produktionsapparat.

Da hr. Bilgrav-Nielsen var kommet et stykke hen i talen, tænkte jeg egentlig: nu er det lige før han fremlægger en mistillidserklæring til regeringen. Det gik ikke så vidt, og det var sådan set meget fornuftigt, at han ikke bragte sig og regeringspartierne i den stilling, selv om tonen og formen i alt fald lod skinne igennem, at han havde stor lyst dertil.

Jeg synes også, at når hr. Bilgrav-Nielsen ligesom korrekser os andre, burde han ikke selv være så fiffig, som han var. Han fremhævede, at det svenske Planverket — vi har ikke et organ, der direkte svarer til det — havde udtalt sig imod Saltholmløsningen. Men hvorfor sagde hr. Bilgrav-Nielsen ikke, at Luftfartsverket, altså de, som har beskæftiget sig med det i Sverige igennem flere år, tilråder Saltholm og mener, at den er acceptabel også ud fra støjmæssige synspunkter? Måtte den danske befolkning ikke få det at vide?

Planverket har kun mere periferisk beskæftiget sig med det, og det er da klart, at i Sverige som her i landet er der nogle, der er imod, og der er måske særlige grunde, der taler for, at netop Planverket har udtalt sig, som det har.

Så siger hr. Bilgrav-Nielsen også, at flertallet giver direkte forkerte oplysninger om støj. Derpå har hr. Aksel Larsen svaret ganske præcist, at samtlige eksperter i Sverige, som har fremlagt det materiale, vi kender, og som hr. Bilgrav-Nielsen også kender, sammen med de danske eksperter tydeligt og klart har sagt til os og påvist det på skitser, at Saltholm er det mest egnede sted.

Der er således heller ikke her i dag fremført noget, som rokker ved selve grundelementerne i det, som skal bære, at vi her kan træffe en principbeslutning.

[Horn.]

Det, som står tilbage — og det er også det, ministeren søger tilslutning til i § 2 — er en justering af alle tingene. Hvis vi skal tale om det billedmæssigt, så er vi jo i den situation, at vi har besluttet, at vi vil bygge et hus, og vi ved også nogenlunde, hvordan det skal være; men vi kommer selvfølgelig til et tidspunkt, hvor vi skal se, om et skillerum kan flyttes lidt og en dør anbringes lidt anderledes, sådan at vi får det helt ideelle ud af det. Det var det, ministeren også antydede; det tror jeg man skal lægge mærke til, for sådan er det. Men i udvalget har vi nærmest fornemmelsen af, at visse radikale sidder som ingeniører, der vil bestemme, hvordan det skal være; det er vel egentlig ikke vores opgave at tage det på den måde. Jeg tror, at hr. Bilgrav-Nielsen og andre, som har den forestilling, enten ikke vil eller ikke kan se det produktionsmæssige perspektiv, der ligger i at gå ind for, at vi lægger lufthavnen på Saltholm.

Hr. Sigsgaard gjorde også nogle vældig drabelige udfald mod Saltholm, som han har gjort det tidligere, og benyttede det billige argument at spille på det sociale. Hr. Sigsgaard overser, som jeg har sagt det nu to gange, at der her er tale om produktion, en produktion, der skaber beskæftigelse, en produktion, som skaber basis for, at der kan bygges flere boliger, flere plejehjem osv. Hr. Sigsgaard vil sikkert erkende, at alle disse sociale foranstaltninger forudsætter, at der har været en produktion, som kan bære dem. Det er det, der her er tale om.

Så vil jeg endelig benytte lejligheden til at sige et par ord om det, jeg sagde i Stockholm ved vort sidste møde, og som et bestemt svensk blad, der også er imod, benyttede lejligheden til at bytte om på. Jeg gav udtryk for, at hvis Sverige mener, at vi ikke har lov til at bygge en lufthavn på Saltholm af støjmessige grunde, så må Sverige anlægge sag mod os ved Den internationale Domstol, hvis det er muligt. Men hvis de gør det, må vi vel i og for sig opfatte det sådan, at så undsiger de det nordiske samarbejde. Vi skulle dog gerne tale os til rette om tingene. Nu tror jeg ikke, det kommer så vidt, for svenskerne erkender vel også, at alt det gas, de kom med om støjproblemerne for Malmø, ikke kunne

holde; deres egne eksperter sagde jo: hold nu op med det, for der er ikke mere støj, end det er acceptabelt, og der er i alt fald væsentlig mindre støj, end der er på det danske område.

Jeg kan kun tilråde, at man nu får truffet denne principbeslutning, sådan at vi kan undgå at spille millioner og atter millioner på investeringer i Kastrup og det andet sted. De vil være spildt, hvis ikke vi snart foretager os noget.

**Formanden:** Forslaget til folketingsbeslutning om placering af en ny storlufthavn er nu taget tilbage af ordføreren for forslagsstillerne. Ønsker nogen at optage det? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, er forslaget bortfaldet.

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg må gøre et par bemærkninger, dels til trafikministeren, dels til hr. Aksel Larsen og hr. Horn.

Både trafikministeren og hr. Horn, og jeg forstår andre her i salen, mener, at det fortsat ligger sådan, at en Store-Bæltsbro har første prioritet. Dette er ganske interessant, når man her i dag behandler forslaget om at etablere en storlufthavn på Saltholm med tilhørende forbindelse mellem Danmark og Sverige. Man regner altså med, at det er muligt økonomisk at etablere disse ting samtidig. Jeg skal ikke forsværge, at det skulle kunne lade sig gøre, men jeg stiller mig meget tvivlende over for det.

Trafikministeren synes, at jeg skulle komme med nogle flere konkrete oplysninger hæftet på min kritik. Ja, det kunne jeg sagtens gøre, men jeg mener, at jeg dels i udvalget, dels her i dag har stillet en lang række spørgsmål, og hvis jeg får dem besvaret, har jeg en ny baggrund igen for den videre stillingtagen. Jeg har f. eks. hverken her eller i udvalget fået svar på, om der på Saltholm skal etableres et trug, som dog immervæk er sat til en pris af 445 mill. kr. Jeg indrømmer, at det er småpenge i denne sag, og at der er meget lille interesse for beløb af den størrelse; men det interesserer mig at få at vide, om vi skal bruge disse penge.

En anden ting, jeg også har spurgt om her i dag, er, om man forventer, at Sveriges forbindelse ikke fordyres på grund af byggeriet på Saltholm. I de papirer, vi har

**[Bilgrav-Nielsen.]**

fået forelagt fra trafikministeren, og som er optrykt i beretningen fra storlufthavnsudvalget, er det oplyst, at man regner med — og det går jeg ud fra er tal, trafikministeren har godkendt — at etableringen af storlufthavnen på Saltholm betyder en fordyrelse af Øresundsforbindelsen på henvend en halv milliard kroner. Jeg vil gerne have svar på, om det er rigtigt. Hvis det ikke er rigtigt, ville det være til gunst for Saltholm, men er det rigtigt, så har jeg ret i, hvad jeg har fremhævet.

Det andet, jeg har bedt om, er at få oplyst — og det mener vi altså kan oplyses, hvis man vil tage egnspanrådet ind i arbejdet — hvilke økonomiske konsekvenser en placering af en lufthavn på Saltholm får for trafikforbindelserne i især de indre og østlige dele af København. Ekspertene har løseligt anslået, at det vil koste 750 mill. kr. Så har vi spurgt, om vi ikke kunne få oplyst mere konkret, hvad der ligger i dette. Hvis jeg får dette oplyst, har jeg igen et nyt grundlag at tage stilling på. Men vi må altså have disse oplysninger.

Jeg kan ikke rigtig forstå, at trafikministeren kan synes, at det er brutalt at fremsætte sådanne ønsker, at det er brutalt ikke at ville give tilslutning til Saltholm i dag. Det bygger altså på den opfattelse, at hvis man ikke giver tilslutning til Saltholm i dag, er man tilhænger af lufthavnens forbliven i Kastrup. Jeg vil gerne understrege, at det er jeg ikke. Men der foreligger som bekendt andre muligheder, og andre muligheder har været undersøgt. Vi ønsker, at de skal undersøges til bunds.

Endelig er der en ting, der spiller ind her, og som heller ikke er oplyst; det er spørgsmålet om stigningen i trafikallet. Se, det hele beror jo på, hvilke prognoser der kommer til at holde for trafikudviklingen. Hvis vi f. eks. ikke er i den situation, som mange eksperter påstår vi ikke er, at Kastrup er løbet fuld i 1975, så er vi jo meget friere stillet. Så bliver der f. eks. ikke den meget

omtalte overgangsperiode, hvor man forestiller sig, at Kastrup skal samkøre med en anden lufthavn, og det vil igen betyde, at der ikke bliver tab i trafiktal for Sydama-gers vedkommende og ikke heller økonomisk tab. Så får vi igen et nyt billede. Vi må bede om, at vi får disse oplysninger helt præcist lagt på bordet, ellers kan vi ikke tage standpunkt, så er grundlaget ikke for-svarligt at tage standpunkt på.

Hr. Aksel Larsen talte om tåge, om fuglelivet på Saltholm, om lufthavn i Lapmarken — alting spørgsmål, som overhovedet ikke har været draget ind i denne debat. Jeg forstår, at hr. Aksel Larsen havde regnet med, at de ville blive inddraget, og det har åbenbart været en skuffelse, at ingen gjorde det. Jeg har betragtet denne sag som ret så alvorlig, men jeg forstår, at hr. Aksel Larsen mere har ønsket at polemisere imod opfat-telser, som blev gjort gældende i begyndel-sen, da man talte om Saltholm. Dem har man imidlertid for længst forladt, det er ikke relevant at drage dem ind.

Men måske var det sådan, at hr. Aksel Larsen heller ikke i dag følte — det sagde han selv direkte — at der var nye momenter i sagen, som kunne give anled-ning til nogen egentlig debat. Her er det bare sådan, at vi synes, der er kommet ad-skillige nye ting ind, som giver anledning til debat.

Hr. Aksel Larsen siger, at jeg har givet udtryk for, at Saltholm er for lille til 20 millioner passagerer. Det ved hr. Aksel Larsen godt jeg ikke har sagt. Jeg kan ikke forstå, at hr. Aksel Larsen med så lang anciennitet i dette folketing vil skyde mig noget i skoene, som jeg ikke har sagt. Jeg sagde derimod, at der er eksperter, der siger, at Saltholm ikke kan tage det trafiktal, som trafikministeriet selv har opgivet. Er det rigtigt? spurgte jeg. Jeg sagde derefter, at der er andre, der mener, at trafikallet ikke kommer op på 34 millioner i 1985, og jeg spurgte herefter: er det rigtigt, at fremtids-udvalgets betænkning holder på dette om-

[Bilgrav-Nielsen.]

råde, nemlig at vi kun kan regne med 20 millioner i 1990? Det er dog en femdobling fra i dag.

Så bliver der talt om i særdeleshed fra hr. Aksel Larsens side, at det, vi nu står over for, er at træffe en afgørelse, som er af vital betydning for det nordiske samarbejde. Hr. Aksel Larsen har villet skyde det radikale venstre i skoene, at det måske ikke var så helt rigtigt med den udtalte vilje fra radikal side til nordisk samarbejde, når man altså ikke her var klar til at etablere den storlufthavn, som betyder, at man nu etablerer et kraftcentrum, som hr. Aksel Larsen sagde. Jeg formoder, at hr. Aksel Larsen mener, at når han bruger dette udtryk, har han ligesom løftet sagen op i et lidt højere plan. Men hvad er så realiteten med hensyn til det nordiske samarbejde og det, vi påtænker at etablere i Øresundsregionen? Det er jo, at af virkelig betydning for en sammenknytning af de to landsdele er, at der bliver etableret en fast forbindelse mellem Sverige og Danmark. Og hvordan forholder det sig med den, hvis vi bygger storlufthavn på Saltholm? Det forholder sig ganske enkelt sådan, at den udskydes med 5-6 år, måske mere, på grund af etableringen på Saltholm. Det er i dette lys, perspektiverne skal ses. Jeg forstår ikke, at man kan sige, at når vi fra radikal side beder om at få sagen belyst, er det udtryk for, at vi ikke vil disse ting.

Ja, jeg har ikke flere bemærkninger at gøre. Hr. Horn gjorde nogle betragtninger gældende, som stort set må siges at være besvaret i det, jeg allerede har fremført. Jeg deler ikke hr. Horns opfattelse af, at min udtryksform her i dag skulle kunne opfattes som udtryk for, at både den nuværende og den tidligere trafikminister ødsler statens penge væk til ingen nytte. Det håber jeg hverken den tidligere trafikminister gjorde eller den nuværende vil gøre.

**Holmberg:** Det er i hvert fald tydeligt fremgået af debatten, at hr. Bilgrav-Nielsen nærmest er imod Saltholm, men hans argumentation begynder efterhånden at blive ikke så lidt gennemhullet. Hr. Bilgrav-Nielsen taler om det såkaldte trug på Salt-

holm og gentager her fra folketingets talerstol, at det vil koste 445 mill. kr. Vi har fået det oplyst som 400 mill. kr., men nu er det pludselig blevet til 445 mill. kr. Det er da en betragtning, som hr. Bilgrav-Nielsen kunne have undladt at komme med her. Jeg regner da med, at hr. Bilgrav-Nielsen ved, at det er forladt af lufthavnsplanlæggerne, og at det er forladt af ministeren, så det var måske på tide, at også hr. Bilgrav-Nielsen opfattede det og lod være med at nævne det herfra, når det er forladt.

Med hensyn til prognoserne er der efterhånden også kommet en mærkelig diskussion, for det er, ligesom hr. Bilgrav-Nielsen bare tror på dem, der er imod, de bliver udnævnt til eksperter; men alle de, der er for, bliver ignoreret som nogle, der har mindre forstand på det. Det er da i al fald ikke en almindelig form for diskussion. Og med hensyn til prognoser i øvrigt: der er vel i og for sig ingen grund til at antage, at trafikudviklingen over Københavns lufthavn skulle afvige væsentligt fra andre større lufthavne, hvor prognoserne forudsætter en fordobling af passagertallet hvert 5. år — for slet ikke at tale om luftfragten, som måske bare er i sin vorden.

Endvidere skal det hele gøres så dyrt som muligt, når det drejer sig om Saltholm. Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte også, at S-togsforbindelsen ville fordyre projektet med ca. 400 mill. kr. Jeg ville alligevel anbefale hr. Bilgrav-Nielsen at prøve at se netop den forbindelse i det lidt større perspektiv, at den kom til at virke som et anlæg, der kunne dække Øresundsregionen som helhed i økonomisk henseende.

Dernæst en politisk bemærkning — ja, det er det hele jo da — til hr. Bilgrav-Nielsen: at han nu tager afstand fra det, der var det radikale venstres arbejdsprogram for nogle år siden, kunne være ganske naturligt, men har partiet forladt det? Det fremgår i alt fald ikke af debatten. Hvem taler hr. Bilgrav-Nielsen egentlig for? Hr. Bilgrav-Nielsen sagde på et vist tidspunkt: „vi inden for det radikale venstre“. Hvem er det? Hr. Valbak taler om, at en del af hans gruppe ønsker at gå ind for Saltholm. Så kunne det måske også være på sin plads at gøre opmærksom på, at

[Holmberg.]

samtlige radikale ministre går ind for Saltholm.

**Aksel Larsen:** Jeg ønsker i tilslutning til ministeren at sige det om prognoser, at vore erfaringer med trafikprognoser i almindelighed og luftfartsprognoser i særdeleshed gennem mange år viser, at prognoserne altid har været for pessimistiske, altid har ligget i underkanten af den udvikling, der kom. Jeg synes, det indicerer, at man ingen grund har til at give sig til at anfægte de opstillede prognoser og sige, at det nok ikke bliver så meget. Det er naturligvis behageligt for dem, der er modstandere af en storlufthavn, at argumentere på denne måde, men der er ikke rigtig hold i det.

Må jeg samtidig tillade mig — selv om jeg forstår, at der er nogle, der ikke bryder sig om, at man erindrer om det historiske — at minde om, at hvad angår forudseenhed eller ikke-forudseenhed, havde vi, dengang man sidst udvidede Kastrup lufthavn, en diskussion om, hvorvidt Amager Landevej skulle føres i tunnel under start- og landingsbanen, eller om den skulle lukkes og Englandsvej udbygges, for at man ad den vej kunne komme til Dragør. Desværre valgte man ikke at føre Amager Landevej i tunnel under start- og landingsbanen, og nu er man i den situation, at nu skal man alligevel udvide lufthavnen, for at den blot kan overleve i nogle år, og derfor er det nødvendigt at føre Englandsvej i tunnel under den nye start- og landingsbane. Det havde været bedre, om man dengang havde været i stand til at være forudseende og regnet med en stærkere stigning i trafikken, end man gjorde. Jeg siger det ikke for at bebrejde nogen noget, men blot for herigennem at illustrere, at det som oftest med den slags trafik går hurtigere og stærkere, end man regner med.

Må jeg dernæst sige, at hvad angår nødvendigheden af en beslutning eller ikke, er det jo sådan, at kun hvis man træffer en, man må gerne kalde det en principbeslutning, er man i stand til derefter at lave mere nøjagtige beregninger og mere nøjagtig planlægning, så man ved, hvor man er henne, hvordan man skal bygge, hvad det vil koste, hvordan pengene skal skaffes til veje osv. Så længe man skal gå ud fra noget

teoretisk om, at måske kommer der en lufthavn, måske ikke, ser det helt anderledes ud.

Dertil kommer så det almindelige planlægnings synspunkt. Ikke sådan at forstå, at vi, som hr. Sigsgaard mener, skal vente med at træffe beslutning om lufthavnen, til vi har lavet en fuldkommen planlægning for hele Danmark, men sådan, at det er noget lettere at begynde med planlægningen blot i Øresundsregionen på begge sider af Øresund, når man har sagt, hvor lufthavnen skal være, og fra hvilke punkter den faste forbindelse over Øresund skal udgå. Derfor haster det, og derfor bør folkettinget ikke vente for længe.

Så kommer dertil — og det ved vi tilstrækkeligt om — at det vil være ugørligt at få forhandlinger med Sverige om disse Øresundsproblemer, hvis vi ikke har benyttet den ret, Sverige har givet os, til at sige, at lufthavnen skal ligge dér og dér.

Endelig er der spørgsmålet om lufthavnens betydning for den nordiske integration. Jeg tror, den har meget stor betydning. Jeg lægger ikke skjul på, at det aldeles afgørende er den faste forbindelse mellem Sjælland og Skåne, men en storlufthavn hører naturnødvendigt med ind i dette, og en storlufthavn med den størst mulige kapacitet har vi brug for her i Norden, og den kan og bør kun etableres i Øresundsområdet. Derved får vi det, som hr. Bilgrav-Nielsen ikke kan lide jeg kalder det: et erhvervsøkonomisk kraftcentrum, men det er simpelt hen det bedste udtryk, der kan anvendes. Det bliver virkeligt til gavn for hele Norden samtidig med, at det i første omgang vil fremskynde integrationen imellem svensk og dansk erhvervsliv og med videre sigte den økonomiske integration i Norden, sådan at hvis statsministrene og andre skulle blive ved med at udsætte planerne om en nordisk økonomisk union, vil den økonomiske integration alligevel vokse frem, når vi sætter dette arbejde i gang ved Øresund. Det er en hovedgrund til, at jeg lægger så stor vægt på det. Men det er også trafikmæssigt og på anden måde simpelt hen en nødvendighed at gå i gang med det.

Ja, så må jeg komme med et par bemærkninger til hr. Bilgrav-Nielsen. Han kan ikke lide, at jeg taler om de indvendinger mod Saltholm, man har været fremme med, og som man efterhånden har forladt. Men jeg

## [Aksel Larsen.]

synes, det var passende at erindre om det, for man er kommet med så uhyre mange indvendinger, og det kan dog sandsynliggøre, at det ikke er sikkert, at de nye indvendinger er så meget mere værd end de gamle, som man nu klogelig har forladt.

Jeg må også sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at enten har jeg udtrykt mig meget uklart, eller også har hr. Bilgrav-Nielsen ikke hørt efter, når han mener, at jeg herfra skulle have sagt, at hr. Bilgrav-Nielsen påstår, at Saltholm er for lille til at klare 20 millioner passagerer om året. Det har jeg netop ikke sagt. Jeg har sagt: for det første påberåbte hr. Bilgrav-Nielsen sig, at Saltholm ville være for lille til at klare det passagerantal, som ministeriet regnede med. For det andet sagde han: men der er prognoser her, som siger, at der højst bliver 20 millioner passagerer, og så er den for stor. Jeg har bedt hr. Bilgrav-Nielsen finde ud af, om han mener, Saltholm bliver for stor eller for lille, så vi dog i det mindste ved, hvor vi har hr. Bilgrav-Nielsen. Det ved vi nemlig ikke.

Nu fremstiller han det sådan, at han kun har stillet en bunke spørgsmål, som han frygtelig gerne ville have svar på, for at han derefter kunne overveje sagen. Det har hr. Bilgrav-Nielsen ikke gjort. Han har holdt en særdeles udførlig og ret voldsom tale imod Saltholm overhovedet, gravet alle de argumenter frem imod Saltholm, han kunne. Nu synes det, som han er ved at bakke lidt ud, og det glæder mig naturligvis, hvis han virkelig vil bakke ud og gøre det til, at han bare ønsker at stille spørgsmål og få dem besvaret. Det får han sikkert, og hvis det kan bevirke, at han så kan ændre synspunkt igen, skulle det kun glæde mig. Det er ikke første gang, men det ville være behageligt, hvis han ændrede synspunkt i den rigtige retning.

Må jeg erindre folketinget og hr. Bilgrav-Nielsen om, at Nordisk Råd på sin session i Oslo for et år siden vedtog en rekommandation, der lød således:

„Nordisk Råd henstiller til regeringerne i Danmark og Sverige, at den videre behandling af de foreliggende forslag om anlæg af en storlufthavn på Saltholm og bygning af en tilsluttende fast forbindelse mellem Danmark og Sverige

drives parallelt og fremskyndes mest muligt med henblik på, at der snarest kan træffes principbeslutninger vedrørende disse anlæg i Danmarks folketing og Sveriges riksdag.“

Denne rekommandation blev enstemmigt vedtaget med 63 stemmer. En af dem, der stemte for rekommandationen, var hr. Jens Bilgrav-Nielsen fra Danmark.

**Sigsgaard:** Hr. Kai Moltke var før inde på at citere en skrivelse, hvori der blev givet udtryk for, at det var kynisk i en sådan sag kun at tage økonomiske hensyn og se bort fra sikkerhedsmæssige og støjmæssige forhold. Det kunne forstås sådan, at hr. Kai Moltke mente, at der her i tinget var medlemmer, der så bort fra de sikkerhedsmæssige og støjmæssige problemer. Jeg er enig med hr. Kai Moltke i, at det ville være kynisk, hvis det var tilfældet, men det er heller ikke tilfældet. Der er ikke et eneste medlem af tinget, der har villet se bort fra de forhold, der her er tale om. Derimod synes jeg, at der er nogle, der har været lidt for tilbøjelige til at se bort fra en merinvestering på et milliardbeløb, og det finder jeg er kynisk.

Støjulemperne er, for så vidt angår den eksisterende bebyggelse, efter de oplysninger, der foreligger, lige store for Saltholm og for Sydamerger. Ja, snarest er der en tendens til, at de er størst for Saltholmløsningen. Men jeg vil da ikke afvise, at ulemperne ved såvel Saltholm- som Sydamergerløsningen ved nærmere undersøgelser kan vise sig at være så store, at ingen af dem duer, og at en forbliven i Kastrup af de samme grunde heller ikke duer. Så skal en ny lufthavn altså placeres længere væk fra København. Det er en af de muligheder, jeg meget gerne så undersøgt, og som måske burde have været undersøgt på nuværende tidspunkt, men det ved vi ingenting om. De nødvendige undersøgelser mangler, og det hjælper ikke, at både ministeren og mange ordførere gang på gang hævder, at nu må det være slut med undersøgelser. Fra Byplanlæggerforeningen har man for en måneds tid siden understreget, at en række undersøgelser mangler. Fra eksperterne på Danmarks tekniske højskole, professor Arne Jensen og professor P. H. Bendtsen, har man meget stærkt fremhævet behovet for

[Sigsgaard.]

visse undersøgelser, og fra embedsmands-udvalget siger man det samme. Når det så også er påpeget, at der ser ud til at være tid til undersøgelser, at Kastrup kan holde noget længere, end man før har forestillet sig, så er det for mig meget svært at forstå, at man ikke vil foretage dem. Prisen for dem er jo yderst beskeden i forhold til anlægsudgiften ved en ny lufthavn.

Hr. Horn fastholdt det væsentlige i sine udtalelser i Sverige, nemlig at Danmark ønsker at gennemtrumfe Saltholmlufthavnen uanset svensk modstand. Jeg finder det meget uheldigt, at der fremsættes sådanne udtalelser, og jeg finder det yderst beklageligt, hvis man fra dansk side på dette punkt sætter sig ud over det nordiske samarbejde. Svenskerne har så væsentlige naturlige interesser i lufthavnplaceringen, at det burde siges klart her, at Saltholmløsningen ikke vil blive trumfet igennem, hvis svenskerne er imod det. Nordisk samarbejde medfører jo også forpligtelser for os.

Hr. Horn syntes, at mine udtalelser om, at en for dyr lufthavnsløsning vil gå ud over f. eks. boligbyggeri eller socialt byggeri, var for billige, for en tilfredsstillende trafikbetjening er jo forudsætningen for produktionsudviklingen, der så igen skal give mulighed for at bygge boligerne. Der vil jeg gerne understrege, at jeg er enig i, at det er nødvendigt, at vi skal have en tilfredsstillende luftfartsbetjening; men den må ikke koste et milliardbeløb mere, end man kunne få den for ved at vælge andre løsninger end Saltholmløsningen. Kommer den til at koste et milliardbeløb ekstra, går det urimeligt ud over andre investeringer.

**Kai Moltke:** Jeg tror, hr. Sigsgaard misforstod mit citat fra Amagerbladet. Det var ikke isoleret støjfare, men faren for nedstyrtning af hurtigflyvende, moderne fly i tæt beboede områder, jeg lagde hovedvægten på.

Hr. Bilgrav-Nielsen rejste en hel del spørgsmål om disse fordyrelser på hundreder af millioner kroner, der kunne være tale om. Mig bekendt er det, hvis man skal lægge en lufthavn et andet sted end på Saltholm, sådan, at grundprisen vil spille meget alvorligt ind i de samlede omkostninger. Jeg har ikke nogen beregninger for, hvor stor en

stigning grundpriserne på Amager vil få i tilfælde af, at man f. eks. med et års frist undlader at tage nogen som helst beslutning. Men jeg ved så sikkert som amen i kirken, fordi jeg fra 1960 og til 1966 repræsenterede Sundby, at Amager er grundspekulationskonsortiernes mest dyrkede eldorado, og et års frist med udsigt til, at der eventuelt skal eksproprieres grunde i det sydlige Amager, vil i alle tilfælde føre til grundpriser, som meget let kan bringe omkostningerne adskillige millioner kroner op over det, man i øjeblikket arbejder med ud fra de tekniske oplysninger.

Vi befinder os under et folketingsflertal, som ikke synes særlig villigt til at give anden erstatning for eksproprieret grund end handelsværdien. Men jeg gad se, hvordan handelsværdien for grunde i Sundby og Sydamerager vil komme til at se ud ved de ejendomshandler, som følger i mellemtiden, og som vil danne udgangspunkt for vurderingen i tilfælde af, at man lader stå åbent, at hele dette område måske skal eksproprieres og betales efter den handelsværdi, som til den tid præger markedet. Det er ikke på den måde, man tilgodeser billigsgørelse af boligbyggeriet; man fremmer ikke boligbyggeriet ved at give spekulanter et års frit spil, mens man venter på nogle tvivlsomme beregninger.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen:** Hr. Aksel Larsen lyste op, som om han som den store detektiv havde afsløret, at jeg havde stemt for Saltholm i Nordisk Råd. Jo, det er rigtigt. Men jeg har været med i storlufthavnsudvalget, siden jeg stemte; der er blevet gjort et ikke ringe stykke arbejde i dette udvalg, og der er frembragt en masse materiale, der har gjort indtryk på mig, det indrømmer jeg.

Jeg har ikke sagt i dag, at jeg under ingen omstændigheder vil tilslutte mig Saltholm. Jeg har sagt, at der er en lang række forudsætninger, vi ønsker afklaret, og hvis hr. Aksel Larsen synes, at der er noget sjovt i dette, at jeg nu ikke så klart siger ja til Saltholm, som jeg gjorde i Nordisk Råd, ja, så er det altså deri, forskellen mellem hr. Aksel Larsen og mig skal ses i denne sag. Jeg har lært noget af det, jeg har været med til at arbejde med. Jeg tror i øvrigt, jeg

[Bilgrav-Nielsen.]

må sige om hr. Aksel Larsens indsats i denne sag, at det nok er mange år siden, hr. Aksel Larsen har undersøgt forholdene, at det er mange år siden, hr. Aksel Larsen tog stilling for Saltholm. Alt, hvad der er kommet frem siden, har ikke berørt hr. Aksel Larsens stillingtagen.

Så lige en ganske kort bemærkning til hr. Holmberg. Han mener ikke, at jeg bør udtale mig, som jeg gør vedrørende truet på Saltholm, fordi det er for længst bestemt, at det ikke skal etableres. Jeg ved ikke, hvornår det er bestemt. Jeg har spurgt, om det forholder sig sådan, men jeg har ikke fået svar, og indtil da må jeg holde mig til, hvad der står i den beretning, storlufthavnsudvalget afgav, og som hr. Holmberg har underskrevet. I den står der (Folketingstidende 1968-69, tillæg B, sp. 332), at der skal etableres en adgangsvej i trug på Saltholm til 445 mill. kr. Men det er muligt, at jeg kan få en anden besked af hr. Holmberg senere.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Hr. Bilgrav-Nielsen stillede et par spørgsmål som svar på et spørgsmål. Jeg er dog glad for at konstatere, at hr. Bilgrav-Nielsen ikke på opfordring har taget de argumenter, som han har benyttet ude omkring i artikler, frem her i salen, og hvis konklusion jo er, at Saltholm skulle være dobbelt så dyr som Sydamerger. Det konstaterer jeg med tilfredshed — hr. Bilgrav-Nielsen kan selvfølgelig få mulighed for at gøre det endnu.

Der var i hvert tilfælde to ting, jeg må anholde. Hr. Bilgrav-Nielsen citerer galt fra lovforslaget. Lovforslaget drejer sig ikke om en Øresundsbro. Det er også derfor, spørgsmålet om prioritering mellem Øresund og Store-Bælt kan behandles, som vi har gjort det her. Der står udtrykkelig, at det drejer sig om en lufthavn og den dertil hørende forbindelse til lufthavnen, og så står der naturligvis, at den skal udformes under hensyn til muligheden for en Øresundsforbindelse.

Endvidere vil jeg gerne rette hr. Bilgrav-Nielsens citat af, hvad jeg sagde. Jeg har ikke anvendt ordene brutalt og hensynsløst om andet end den bestemte ting, at hvis man ud fra teknisk-økonomiske forudsætninger, samfundsøkonomiske betragtninger

o. lign. vil sige, at vi bliver på Amager og bygger ud dér, så kalder jeg det brutalt og hensynsløst.

Så blev der altså også stillet nogle spørgsmål. Nu er der det at sige til det, at hr. Bilgrav-Nielsen har stillet alle disse spørgsmål før og også har fået svar. Han stiller dem i øvrigt igen med den kommentar, at hvis han får et svar, har han grundlag for at stille spørgsmål igen. Det forstår jeg godt, men jeg vil dog alligevel ikke undlade at besvare spørgsmålene, selv om de altså er besvaret adskillige gange for hr. Bilgrav-Nielsen, også i udvalget.

Truet er ikke nødvendigt og er derfor fjernet, og det betød en besparelse på 400 mill. kr. Selvfølgelig har hr. Bilgrav-Nielsen lov at rejse land og rige rundt og lægge 400 mill. kr. oven i projektet, selv om man har smidt noget væk, som man ikke skulle bruge mere, og hvis hr. Bilgrav-Nielsen vil fortsætte denne form for agitation, vil jeg da gerne give ham et par hundrede millioner kroner mere, for der var også engang nogle, der mente, at man ikke skulle inddæmme, men skulle pumpe sand ind, og det kostede et par hundrede millioner kroner mere; dem kan man jo lige så godt tage med. Der er som sagt svaret på det, og der er også svaret på det i udvalget.

Det er af samme grund, at Sverigesforbindelsen ikke bliver fordyret ved at anvende Saltholm, for fordyrelsen på den halve milliard kroner, som hr. Bilgrav-Nielsen spørger om, og som jeg forstår han har sat sig godt ind i under udvalgsarbejdet, var trugets 400 mill. kr. Her er tallet, og det er altså svaret på det spørgsmål.

Om fordyrelser eller merudgifter ved trafikforhold i den indre by må jeg sige, at jeg ikke kan se, hvordan man overhovedet kan udtale sig om, at det skulle blive dyrere at have disse forbindelser på den ene eller den anden måde.

Jeg svarer gerne, men vi skal jo ikke forlænge debatten yderligere. Jeg har dog lyst til at føje til, efter at jeg nu har beskæftiget mig med nogle steder, hvor jeg synes argumentationen er meget tynd, at jeg godt kan forstå, at man på det samfundsøkonomiske område og på prognoseområdet kan have store besværligheder. Det føler jeg også. Samfundsøkonomiske vurderinger er vanskelige, for hvor skal man holde op,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

hvor mange konsekvenser skal man tage ind? Jo længere man bevæger sig ud i disse ting, des mere kommer man ud i noget, der er helt uoverskueligt og bliver en slags hængedynd, det må man erkende. Prognoser er på samme måde usikre og vanskelige; man kan godt sige, at det efterhånden bliver til tåge, for jo mere man vil præcisere det, des sværere bliver det i virkeligheden. Derfor kunne jeg måske give det råd til hr. Bilgrav-Nielsen, at man på disse områder skal være forsigtig og ikke komme alt for langt ud i skoven, for så kan det blive svært, man kan komme ud i både hængedynd og prognosetåger, og så gælder det om at holde mund og næse tæt lukket og se at finde hjem og ikke løbe efter elverpiger og skovmænd.

(Kort bemærkning).

Aksel Larsen: Hr. Bilgrav-Nielsen gør opmærksom på, at mens han første gang stemte for Saltholmlufthavnen for et år siden, har jeg langt tidligere taget den stilling, at jeg anså Saltholmlufthavnen for det rigtige. Det har hr. Bilgrav-Nielsen ret i. Jeg gjorde det efter meget omhyggelige undersøgelser og overvejelser, og min indstilling var definitivt fastlagt, da Nordisk Råd vedtog sin rekommandation i Reykjavik i 1965. Det er derimod ikke rigtigt, at jeg derpå stædigt har holdt fast ved den uden at ville lade mig påvirke af noget som helst. Jeg har vejet hvert eneste argument for og imod Saltholm og for andre placeringer af en lufthavn, der er fremkommet siden, og jeg er hver gang kommet til det resultat, at argumenterne for, at lufthavnen skulle være på Saltholm, talte tungest.

Så tror hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg synes, det er sjovt, at han nu vil stille spørgsmål og have mulighed for at overveje sagen, inden han endelig fastlægger sin stilling. Det synes jeg slet ikke. Jeg synes, det er tragikomisk, at hr. Bilgrav-Nielsen som sit partis ordfører dels i pressen, dels i udvalget, dels her i salen har holdt taler og skrevet artikler, som kun kan forstås som, at han er definitivt modstander af Saltholm, hvorefter han i slutningen af debatten bakker ud og siger: jeg stiller bare spørgsmål, og får jeg dem besvaret, kan det godt være, jeg ændrer min mening; jeg er skam ikke imod Saltholm, jeg vil bare have det belyst.

Vi har ikke haft det indtryk af hr. Bilgrav-Nielsens første tale her i dag, at det bare var belysning, han var ude efter. Nej, det var en tale imod Saltholm. Men jeg er naturligvis glad, hvis hr. Bilgrav-Nielsen er ved at ændre standpunkt.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen: Jeg forstår simpelt hen slet ikke, at jeg i dag ikke skulle have ført samme tale, som jeg har ført tidligere i denne sag. Jeg forstår, at trafikministeren mener, at jeg før har sagt noget andet meget slemt, som jeg altså ikke har sagt i dag. Jeg vil da gerne have at vide, hvad det er. Det, jeg har bedt om, er at få klarhed på de punkter, jeg også har nævnt i dag.

Så oplyser ministeren, at truet er fjernet, og det tager jeg til efterretning. Når jeg trods det stædigt væk må spørge, om der ikke bliver tale om en fordyrelse af Sverigesforbindelsen, hænger det sammen med, at man fortsat, så vidt jeg har forstået trafikministeren, mener, at Sverigesforbindelsen skal gå tæt på Saltholm. Når man kan undvære et trug, hvad vil man så gøre? Skal der være bro hen over Saltholm, eller hvad skal der være? Man skal ikke bilde mig ind, at det ikke er fordyrende at etablere en forbindelse mellem Danmark og Sverige, som går over Saltholm, når vi samtidig bygger lufthavn på Saltholm. Jeg synes dog, det kræver et svar. Det er ikke nok at sige, at nu regner man ikke med, at man skal ned under startbanerne, nu kan man gøre noget andet. Hvad er dette andet, og hvad koster dette andet?

Jeg er da bange for, at folketinget kommer til at sidde i hængedynd og prognosetåger, hvis man ikke vil undersøge disse ting. Når man nu så flot siger, at det har man for længst forladt, har man jo taget grundlaget væk under den indstilling, der kom fra storlufthavnsudvalget, og som byggede på det prognosemateriale og de tal, jeg har nævnt, og som står i beretningen. Det er grundlaget for folketingets indstilling til ministeren. Hvis man tager dette grundlag væk, må man komme med et andet grundlag. Det er det, jeg beder om at vi får.

Ministeren for offentlige arbejder (*Guldberg*): Jeg har hver gang — det er to gange tidligere — sagt, at det, jeg talte om, var

[Ministeren før offentlige arbejder.]

de påstande i hr. Bilgrav-Nielsens artikler, som konkluderede i, at det var dobbelt så dyrt at bygge en lufthavn på Saltholm som på Sydamerger. Det er meget præcist.

Med hensyn til spørgsmålet om truet og nu den mere tekniske enkelthed kan jeg yderligere bekræfte, at hr. Bilgrav-Nielsen har stillet det spørgsmål og fået svar på det. Jeg vil meget gerne gentage svaret én gang til. Hr. Bilgrav-Nielsen har fået det svar i udvalget, at det oprindelige projekt var, at man ville føre Sverigesforbindelsen tværs over lufthavnen, og så ville man have det åbne trug til den, og det var det, der kostede disse mange, mange penge; men så valgte man i stedet for at flytte forbindelsen ned til sydspidsen af Saltholm, hvorved man sparer de 400 mill. kr. Det er forklaringen på det. Sådan foregår det, når man projekterer. Man har ikke altid den rigtige løsning med det samme, og vi er heller ikke færdig med at projektere endnu.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til udvalget til at drøfte problemer og modtage information vedrørende en ny storlufthavn og en fast forbindelse over Øresund. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om bybefolkningens forsyning med mælk og fløde.*

Valgt blev: *Stæhr Johansen, Hans Kjær, Gerda Møller, Niels Ravn, Jens Chr. Christensen, Johan Philipsen, Eva Ree, Dagmar Andreasen, Jørgen Andersen, Helge von Rosen, Børge Schmidt, Lene Christensen, Ove Hansen, Teichert, Chr. Thomsen, Holm Tved og Ove Munch.*

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om salg af fisk ved offentlig auktion har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Medlem af folketinget Jens Peter Jensen (Sorø amt) har meddelt mig, at han ønsker til indenrigsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren i anledning af den konstaterede, farlige forurening af drikkevand i Strib-Middelfart området, hvor et af statens beredskabslagre af olie er beliggende, omgående nedsætte en ekspertgruppe, der besidder tilstrækkelig uvildighed og sagkundskab til at kunne dels blotlægge årsagerne til forureningen, dels vejlede med hensyn til opståede skader og forebyggelse af yderligere forureninger af drikkevand, samt i bekræftende fald pålægge ekspertgruppen pligt til hurtigst mulig rapport direkte til ministeren, så der gives mulighed for løbende orientering af de lokale myndigheder og egnens befolkning, der med rette er bekymret over sagens udvikling?“

Spørgeren udbeder sig skriftligt svar.

Medlem af folketinget K. B. Andersen har meddelt mig, at han ønsker til undervisningsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Med hvilken motivering har ministeren gennemført oprettelsen af den nye uddannelse af lærere til handelsskoler og tekniske skoler uden om folketinget i stedet for at fremsætte et lovforslag, og vil ministeren samtidig oplyse om den nye uddannelses karakter, omfang, økonomi, forhold til andre læreruddannelser, styrelsesforhold o. lign.“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 21. februar, kl. 11 med følgende dagsorden.

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om rettens pleje i Grønland.

[Formanden.]

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om Danmarks tiltrædelse af ændringer i og tilføjelser til Den internationale Valutafondoverenskomst af 22. juli 1944.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om veteranbaner.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om udlån til sammenlægning, supplerings samt oprettelse af jordbrug m. m.

5) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om ret til erstatning for løntab ved visse afskedigelser [af Kai Moltke og Hanne Reintoft].

6) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til folketingsbeslutning om diplomatisk forbindelse med Nordvietnam [af Gert Petersen m. fl.].

Mødet hævet kl. 18.01.

**66. møde.**

Fredag den 21. februar kl. 11.

**Formanden:** I skrivelse af dags dato meddeler landbrugsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om bekæmpelse af smitsomme sygdomme hos ferskvandsfisk.*

Medlemmer af folketinget Poul Dam, Morten Lange, Gert Petersen og Ømann har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om aktieselskaber. (Offentliggørelse af regnskaber).*

Under henvisning til det pålæg, der er givet i beretning af 12. april 1962 fra udvalget angående forslag til lov om ændring i lov om Danmarks erhvervsfond, har boligministeriet med skrivelse af 19. februar 1969 fremsendt beretning om anvendelse af midler til produktivitetsfremmende foranstaltninger i finansåret 1967-68. Eksemplarer er omdelt.

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Landbrugsministeren (Peter Larsen):** Jeg skal herved tillade mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om bekæmpelse af smitsomme sygdomme hos ferskvandsfisk.*

Siden 2. verdenskrig er der her i landet sket en væsentlig stigning i produktionen af ørreder i dambrug. En stor del heraf eksporteres, og værdien af eksporten af ørreder og ørredæg androg i 1967 ca. 90 mill. kr. I en række lande, der importerer ørreder, har man fået øje på risikoen for indslæbning af smitsomme ørredsygdomme i forbindelse med importen, og nogle lande — således USA og Sverige — stiller nu krav om, at ørreder, der indføres, skal være ledsaget af et veterinærtifikat, der bekræfter, at ørrederne er fri for nærmere angivne sygdomme.

For at opfylde importlandenes krav og derved lette og sikre eksporten her fra landet er det nødvendigt at gennemføre visse kontrolforanstaltninger og på længere sigt iværksætte en mere omfattende bekæmpelse af smitsomme sygdomme hos ferskvandsfisk.

Det foreliggende lovforslag tilsigter at tilvejebringe det lovmæssige grundlag for at gennemføre sådanne foranstaltninger.