

[Frode Jakobsen.]

store lufthavn på Saltholm skal nok være i stand til at plage beboerne på Amager mindst lige så meget som den nuværende.

Hvis det var miljøministeren, som var den stærke, ville han sige: det er et tåbeligt kapløb, det her; vi skal ikke konkurrere med Hamborg eller med svenskerne om den femtestørste lufthavn i verden; hvis de ikke er klogere, så lad dem om det.

Lufttrafik og biltrafik er de mest ressourcetrævende, de mest luftforurenende, de mest larmende former for trafik, og derfor måtte en miljøminister foretrække en tunnel under Store Bælt, fordi den vil fremme den kollektive trafik, og derfor ville en miljøminister vide, at om 5 eller 10 år er de store internationale lufthavne ikke noget, som landene slås om at få, men desværre noget, som landene slås om at blive af med og få placeret på naboens mark.

Menneskets trivsel og sundhed er vigtigere end økonomisk vækst; det er pæne ord, og de står i programmerne, men de er ikke kommet meget længere end til programmerne. Dette forslag er bare et af de utallige vidnesbyrd herom, og derfor må jeg gå imod det.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg skal kun komme med to ganske korte bemærkninger. Hr. Frode Jakobsen synes at forudsætte, at miljøforstyrrelsen på Saltholm vil være den samme, som miljøforstyrrelsen vil være i Kastrup i 1985. Dette er forkert, og hvis hr. Frode Jakobsen havde sat sig ind i de støjrapporter og øvrige miljørapporter, som foreligger om emnet, ville vi ikke have hørt den påstand.

For det andet forstår jeg, at hvis vi drager miljøsynspunktet ind, skulle det være en mere miljøvenlig løsning at fortsætte i Kastrup i 1985, 1990 og 1995 end at flytte til Saltholm; heri er jeg ganske uenig.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges med 110 stemmer mod 52; 6 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om anlæg af en bro over Store Bælt.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 149) findes i tidenden sp. 7342).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Også denne sag har været behandlet mellem anden og tredje behandling, og det har ikke givet anledning til hverken spørgsmål eller samråd. Efter at man nu efter anden behandling har haft lejlighed til at tage stilling til selve konstruktionen, og hvor det store flertal har vedtaget at følge regeringens forslag og det, som hele det danske erhvervsliv står bag, med et broanlæg, skal jeg anbefale at stemme for lovforslaget her ved tredje behandling.

Guldberg: Efter afstemningen ved anden behandling i spørgsmålet om at vælge den ene eller den anden tekniske udformning af en fast forbindelse over Store Bælt er situationen jo i princippet den, at man, hvis man er tilhænger af en fast forbindelse over Store Bælt, bliver sat til at stemme for eller imod en bro, som man ikke er tilhænger af.

Det forekommer mig, at det er vigtigt, at den faste forbindelse bliver etableret. Jeg ved meget vel, at der er mange, også, tror jeg, en del her i denne sal, der inderst inde har den opfattelse, at når det gælder den almindelige automobiltrafik, kunne man udmærket godt klare den over færgetrafikken og gøre det i mange år igennem, og det er ikke nogen fremmed tankegang, men den ser efter min mening bort fra noget væsentligt og grundlæggende, trafikpolitisk og trafikteknisk for Danmark, nemlig godstrafikken og jernbanetrafikken mellem de to halvdele, som er den, der har den økonomiske, erhvervsmæssige vægt. Det er klart, at hvis man har den opfattelse, må man også være tilhænger af, at der til rette tid og på rette måde bliver etableret en fast forbindelse over Store Bælt, men kan heller ikke af den grund have den opfattelse, at så skulle alle trafikproblemer mellem Øst- og Vestdanmark være løst.

Afstemningen viste, at 74 medlemmer af

[Guldberg.]

folketinget, man må vel nok sige til trods for, at det er et forslag, der teknisk og behandlingsmæssigt set er kommet meget sent ind, støttede forslaget om at vælge tunnelloøsningen til en milliard kr. mindre, altså stort set en ganske stærk støtte.

Ikke mindst i lyset af adskillige års arbejde med den sag, som lige er blevet afsluttet her ved tredje behandling og ved en afstemning, føler jeg da trang til i hvert fald for mit eget vedkommende at sige, at selv om der er en uoverensstemmelse her, og selv om det ikke som i tidligere afstemninger om lufthavnens placering drejede sig om en meget stor majoritet over for en meget lille minoritet, men omvendt, at der næsten er balance i tingene, vil jeg ikke finde det rimeligt i hvert fald for mit eget vedkommende, at vi, der er tilhængere af, at der bliver en fast forbindelse, skulle ty til egentlige filibustermetoder i det fortsatte arbejde og samarbejde i folketingets trafikudvalg om at komme videre med denne sag.

Det er også vigtigt, at det bliver notificeret over for andre lande, og for at gøre det skal man have et lovgrundlag. Jeg ved ikke, om jeg behøver at minde trafikministeren om — han ved det sikkert — at det er også nødvendigt at notificere over for EF nu, ikke blot den almindelige procedure, og disse ting skulle gerne have lov til at gå videre, så man fik planerne i orden.

Jeg vil altså gerne henstille — jeg håber, at trafikministeren vil svare imødekomende på dette — at vi nu, uanset at der har været forskellige opfattelser, som der sikkert vil blive ved at være, i det år, der må gå med disse proceduremæssige ting, ganske afslappet kan arbejde med tingene. Der er en teknisk og en økonomisk udvikling i gang, og den må vi selvfølgelig følge. Skulle den give anledning til nye overvejelser, skal der vel også være åbent for det. Jeg mener, det er en rimelig balance at have i tingene, og så skal vi til gengæld ikke føre voldsomme diskussioner i den mellemliggende periode om det.

Ud fra disse betragtninger, ud fra ønsket om, at denne sag nu ikke bare går ind i en langvarig guerillakrig, men at vi søger at komme igennem og alligevel er åbne over for den udvikling, der måtte komme, er jeg kommet til det resultat, at når man er til-

hænger af en fast forbindelse, men mener, at den, der står i dette lovforslag, ikke er den rigtige, vil jeg anbefale, at man tager konsekvensen af dette ved at undlade at stemme.

Bilgrav-Nielsen: Ved anden behandling af lovforslaget om en fast forbindelse over Store Bælt var der medlemmer af den radikale gruppe, der stemte for tunnelloøsningen, og der var medlemmer, der stemte for broløsningen.

Jeg kan her ved tredje behandling gøre opmærksom på, at uanset denne forskellige opfattelse i gruppen er vi enige om, at vi i overordentlig høj grad savner konkrete oplysninger om, hvilke muligheder vi har i samfundet for at realisere de kæmpemæssige trafikpolitiske opgaver, som vi i dag tager stilling til. De, der nu i den radikale gruppe stemmer for en fast forbindelse som bro over Store Bælt, har også den opfattelse, at vi dermed ikke har bundet os til, hvornår vi skal gå i gang med disse investeringer. Det må helt afhænge af den vurdering, vi må anlægge af de samfundsøkonomiske problemer, når tiden er inde.

Knud Damgaard: Jeg var meget langt enig med hr. Guldberg i de tanker, der blev fremført omkring dette, men blot ikke i konklusionen. Hvis man virkelig er enig i en fast forbindelse som noget afgørende, vil det jo dog være det sikreste at stemme for en sådan, og det forhindrer da i hvert fald ikke, at man, hvis udviklingen ændrer sig undervejs, alligevel overvejer tingene.

Guldberg: Kun den korte bemærkning til hr. Knud Damgaard, at jeg indrømmer, man kan i og for sig ræsonnere på flere måder. Ud fra det synspunkt, at man mener, det er forkert at lave broen, og ønsker tunnelen, kan man også stemme imod. Man kan i og for sig også have det synspunkt, at man med den motivering, jeg giver, siger: all right, vi vil gerne have en fast forbindelse, så sætter vi arbejdet i gang, og har vi så det tilsagn fra ministeren om, at nu arbejder vi og kan følge udviklingen, så kan man såmænd også gå den anden vej, det indrømmer jeg. Jeg har altså derfor valgt at anbefale at sige: stemmer ikke.

Gert Petersen: Det er muligt, jeg tager fejl, og at der har været en enkelt foruden

[Gert Petersen.]

mig, men jeg tror nok, jeg var den eneste af de på Fyn valgte medlemmer, som stemte for tunnelloøsningen. Jeg mener, at efter at tunnelloøsningen er forkastet — og jeg beklager meget, den blev forkastet — må det være rigtigt, når man har forpligtet sig over for det principielle: en fast forbindelse, at stemme for broløsningen. Det er den eneste mulighed, der er, for stemmer man imod den, stemmer man efter min opfattelse indirekte mod en fast forbindelse over Store Bælt.

Jeg gør det med nogen betænkelighed, fordi jeg anser det for samfundsøkonomisk på grænsen af det forsvarlige. Jeg anser en fast forbindelse for nødvendig, men jeg anser netop denne løsning for samfundsøkonomisk på grænsen af det forsvarlige, og når jeg har stemt for den, er jeg i hvert fald helt overbevist om, at det vil gå med denne sag ligesom med mange andre sager, som vi måtte vedtage i dette ting, at deres realisering ikke kan løses ud fra den samfundsøkonomiske sammenhæng, at sparebestrebelse ikke er noget, som har været forbeholdt netop den samling, vi har været igennem, men at det er noget, som man vil ligge og slås med eller arbejde med, hvordan man nu vil udtrykke det, også i den kommende tid, og jeg tvivler meget på, at dette projekt kan holdes udenfor, eller rettere sagt: jeg tror ikke, at noget projekt kan holdes udenfor.

Valbak: Når jeg for et øjeblik siden stemte for Saltholm og om et øjeblik vil stemme imod Storebæltsbroen, ligger der ikke deri en modstand mod, at vi får en fast forbindelse, tværtom. Men vi stemte her i tinget forleden om en bro kontra en tunnel. Et flertal besluttede dengang — imod min stemme — at den faste forbindelse skulle være en bro. Dermed prioriterede folkettingen efter min mening en fast Storebæltsforbindelse lavere tidsmæssigt end Saltholm. Broforbindelsen skaber nemlig — det er alle enige om — en kapacitet, som der i en lang årrække fremover ikke bliver brug for, ja, som det endda er tvivlsomt om vi nogen sinde bør bringe os i den situation at få brug for.

Derfor nej til Store Bælt i den nuværende udformning.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg synes, der er overordentlig stor grund til ved afslutningen af behandlingen af disse meget store trafikprojekter at takke trafikudvalget for det meget store og omfattende arbejde, som er sket dér. Jeg ved, at det har ligget samtlige medlemmer af trafikudvalget overmåde meget på sinde at finde en løsning, som kunne få en så bred tilslutning som muligt. Jeg synes, at forhandlingerne i trafikudvalget, forhandlingerne i salen og de mange indlæg, vi har været vidne til her i salen, har vist, at vi har fundet frem til en løsning, som kunne skabe den bredest mulige opbakning.

Jeg håber meget, at denne opbakning nu følger projekterne i deres videre færd, for man må være opmærksom på, at meget store fysiske planlægningsinteresser vil begynde at rette sig mod disse projekter og realiseringen af disse projekter, og det er meget store beløb, måske lige så store beløb som de direkte investeringer, som er forbundet hermed.

Derfor kan jeg også helt tilslutte mig hr. Guldbergs ønske om, at vi nu omkring udformningen af Storebæltsbroen ikke fortsætter med det, hr. Guldberg kaldte en langvarig guerillakrig, men at vi tværtimod i en afslappet atmosfære og et intimt samarbejde med folketingets trafikvalg drøfter Storebæltprojektet i dets videre faser, således at vi fastholder den opbakning, som nu forhåbentlig bliver tilkendegivet ved afstemningen her ved tredje behandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges med 117 stemmer mod 28; 16 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om et hovedstadsråd.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 228) findes i tidenden sp. 7249).