

[H. C. Toft.]

lovforslag, at det er der vist musereder i. Budgetministerens udtalelse her, efter at hr. Poul Dam har sagt, at han vil stemme imod lovforslaget, tyder på, at der også i dette forslag er musereder, idet budgetministeren forventede, at hr. Poul Dam senere på året kunne acceptere det. Det var rart for os andre at vide, hvad der er i denne muserede.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til landbrugs- og fiskeriudvalget. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Det er ikke nødvendigt, at uroen breder sig, fordi vi går over til næste sag på dagsordenen.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om anlæg af lufthavn på Saltholm.

(Lovforslaget (nr. 150) findes i tillæg A. sp. 3519, fremsættelsen i tidenden sp. 2445).

Sammen med denne sag foretages de under punkterne 6 og 7 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

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

(Lovforslaget (nr. 149) findes i tillæg A. sp. 3505, fremsættelsen i tidenden sp. 2445).

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om trafikkanlægsarbejder [af Stæhr Johansen m. fl.].

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XIV) findes i tillæg A. sp. 2469, fremsættelsen i tidenden sp. 1599).

Forslagene sattes til forhandling.

Formanden: Jeg skal efter henstilling fastsætte taletiden til indtil $\frac{1}{2}$ time for ordførerne i første omgang.

Horn: Vi takker ministeren og regeringen for fremsættelsen af de to lovforslag, og vi siger tak til den sagkundskab, der har udredt de mange tekniske og økonomiske problemer, som er knyttet til disse store anlæg. Vi kan vel sige, at ministeren har siddet ved et veldækket bord, hvad angår disse tekniske og økonomiske forhold.

Vi er enige i, at det vedrørende en fast forbindelse mellem det vestlige og det østlige Danmark ikke er nødvendigt at lave flere undersøgelser for at kunne træffe beslutning, selv om der naturligvis er detailområder, som nærmere må undersøges, inden man træffer den endelige beslutning. Her er et godt grundlag næsten frem til licitationen.

Vedrørende den nye storlufthavn er der allerede i 1969 med stort flertal truffet beslutning om, at vi vil flytte over på Saltholm. I sin fremsættelse siger ministeren, at der må føres forhandlinger med Sverige, før man kan tage endelig stilling til anlægsloven. Men da vi er i tidnød, må det være naturligt, at vi beslutter, at der bevilges penge til en række forarbejder, således som det skete for Storebæltsområdet i 1960erne.

Må jeg i relation til forhandlingerne, der skal føres med Sverige, gøre den enkelte tilføjelse, at vi forudsætter, at der tilstræbes en afklaring af den fælles dansk-svenske interesse i H-H-linjen. Under de første forhandlinger om Øresundsforbindelserne, i 1960erne, var det sådan, at svenskerne var meget optaget af H-H, medens de nu er blevet mere reserverede. Jeg erindrer endnu, hvorledes man i Nordisk Råd midt i 1960erne havde besvær med at få almindelig tilslutning fra svensk side til K-M-linjen, men der er alligevel sket det, at svenskerne har tilbudt, at de vil tage på deres kappe at bygge dette anlæg.

Jeg mener, at vi både fra dansk og svensk side må være stærkt interesseret i at få forbindelsen Helsingør-Hälsingborg etableret både af transportøkonomiske og trafikikkerhedsmæssige grunde. Jeg vil endvidere gå ud fra, at man under de forhandlinger,

[Horn.]

der skal føres om luftrummet vedrørende Saltholm, vil søge almindelig enighed mellem de tre SAS-lande — det er jo Nordens mest kontante udtryk for samarbejde — om, at man, når man nu snart skal beskæftige sig med forlængelsen af konsortiaaftalen, da skaffer denne et rimeligt åremål, sådan at man ved, hvor man står på dette felt.

Jeg skal nu gøre nogle bemærkninger om de to forslag, ja, tre er der for så vidt, idet man, jeg ved ikke for hvilken gang, fra konservativ side har fremsat dette, om jeg så må sige, demonstrationsforslag, forstået på den måde, at det er, ligesom man fra konservativ side forestiller sig, at man ved at fremsætte dette forslag skulle kunne få befolkningen til at føle, at man fra konservativ side var mere optaget af at lave en fast forbindelse over Store Bælt end andre partier. Det har jo intet med virkeligheden at gøre.

Vi er i den situation som forudsat i 1960'erne, da vi afgav betænkning i Storebæltskommissionen, at vi nu har tid på os til at kunne gennemføre disse anlæg, idet vi dengang regnede med, at lønsomheden ville indtræde i begyndelsen af 1980'erne. Vi har haft det held, at der i mellemtiden er afholdt en idékonkurrence, som har givet muligheder for at forbedre en række detaljer i projektet. Det ændrer ikke de konklusioner, som er fremlagt for tingets medlemmer ved de alternative muligheder i den betænkning, som nu sidst er fremlagt, hvor forskellige tunnelloøsninger indgår som noget realistisk under bestemte forudsætninger. Der er delte meninger her også i vort parti. Når vi i kommissionen i sin tid så bort fra tunnelloøsningen, var det, fordi denne form rent teknisk ikke var tilstrækkelig udviklet til at kunne konkurrere med en broforbindelse. Der er sket meget siden, og når vi dengang heller ikke mente, at Samsøprojektet havde noget på sig, var det også under andre forudsætninger end dem, vi kender i dag.

Vi mener ikke, at vi her skal fordybe os i en diskussion om detailforhold, om tekniske

ting. Det er derimod naturligt, at udvalget tager sig god tid til at drøfte disse spørgsmål og få dem belyst, da vi ved, at kommuner og amtskommuner på begge sider af Store Bælt og beboerne på Samsø interesserer sig stærkt for Samsøprojektet. I socialdemokratiet er vi dog langt overvejende af den opfattelse, at regeringens forslag er realistisk, og som vi tidligere har givet udtryk for, må Samsølinjen nærmest opfattes som et supplement til en fast forbindelse over Store Bælt. Personlig skal jeg medgive Samsøtanken, at transportøkonomisk har den en ikke ringe bærekraft ud fra den ganske enkle sandhed, at den billigste transport mellem to punkter med så store befolkningsunderlag er en lige linje imellem disse punkter. Men der indgår i Storebæltsanlægget flere forhold, som foreløbig opvejer den gevinst, der kunne være ved at udnytte denne teori med den lige linje fra punkt til punkt.

Vi kan ikke få en jernbane i Samsølinjen, og ingen tænker vel på at nedlægge jernbanelinjen mellem København og Jylland, selv om vi må være klar over, at hvis vi skal få den rigtige udnyttelse af jernbaneanlægget, må vi også være parat til at føre en ganske bestemt transportøkonomisk politik her i landet. Så er der store muligheder for DSB, og med den modernisering, som DSB foretager i disse år, skulle de også gerne have den mulighed ad åre.

Man kunne tage en lang række tekniske og andre praktiske spørgsmål ind i denne debat. Jeg skal blot nævne, at afviklingen af færgeberedskabet og den situation, som opstår i de to færgebyer, må vi vende tilbage til, når driftsselskabet skal i gang med at bringe disse forhold ind i en anden bane.

Det er jo anført i §§ 5 og 6, hvorledes dette er tænkt. Vi er naturligvis klar over, og det er også forudsat i lovforslaget, at man vil vende tilbage til disse spørgsmål her i folkettinget, når der skal træffes endelig beslutning. Det samme gælder spørgsmålet om storlufthavnen på Saltholm.

Der vil nok være delte meninger om bygherreproblemet vedrørende Store Bælt,

[Horn.]

mens det ligger ganske klart for lufthavnens vedkommende, idet vi dér har organet Københavns lufthavnsvesen, som ved lov er givet beføjelser til at administrere disse områder. Ingen kan vel med sikkerhed sige, hvad der bliver billigst, at lade et privat konsortium eller staten stå som bygherre. Det, regeringen foreslår, er at lade staten være bygherre. Jeg ved, at man forestiller sig, at lånene måske kunne skaffes billigere fra privat side. Jeg har min tvivl om, at noget sådant skulle være tilfældet, men vi er klar over, at der her er usikkerhed i skønnet, og der er også risikomomenter, der vitterlig er store ved så store og omfattende anlæg, som der her er tale om. Derfor gælder det om, at vi når frem til en så præcis forhåndsprojektering som overhovedet muligt, således som vi nu stort set har det for Storebæltsanlæggets vedkommende. Vi har her, som jeg før nævnte det, den internationale konkurrence til støtte os på, og det har teknikerne også gjort, mens vi ikke har slet så præcise oplysninger eller undersøgelser for lufthavnens vedkommende, men det er netop også det, lovforslaget går ud på at man skal skaffe sig. Vi kan i den forbindelse håbe, at danske ingeniør- og entreprenørfirmaer vil kunne hævde sig, og det er der vel grund til at antage at de kan, for vi ved, at der ofte er bud efter både råd og vejledning om praktiske løsninger af opgaver fra fremmede lande.

En anden ting i forbindelse med et privat konsortium er den fortjenstmargen, man kunne forestille sig, og fastlæggelsen af den afgiftsperiode, der i så fald må fastsættes til forrentning og afskrivning. Jeg vil ikke sige, at det er for besværligt og usikkert, men jeg vil på den anden side mene, at det er muligt for et selskab som det, lovforslaget tilsigter, at organisere finansiering og kontrol på en måde, som lader sig indbygge i det forslag, ministeren har fremsat. Vi skulle altså have rig mulighed for i udvalget at finde frem til en fornuftig ordning, og vi tror altså, at det, som ministeren her foreslår, er det mest fornuftige.

Vi forudsætter endvidere, at vort motorvejsnet, altså det overordnede vejnet, er udbygget til den tid, og herunder tænker vi også på Tårs-Spødsbjerg-projektet, som kan

få en overordentlig stor betydning, den dag det er udbygget.

Jeg går ud fra, at der er fuld enighed om, at der skal være en benyttelsesafgift. Det blev i alt fald aldrig kritiseret, da vi i sin tid fra Storebæltskommissionens side foreslog, at man benyttede afgiftssystemet. Det, som kan diskuteres, når den tid er inde, er størrelsen af broafgiften, og her bliver det spørgsmålet, hvor hurtigt man skønner at anlægget skal afskrives. Det er uden reel mening at debattere det i dag, hvor vi er enige om at følge den linje, som vi som sagt fastlagde dengang. Vi ved også, at det system svarer nøje til det, vi har brugt her i Norden siden 1963, og det svarer også ret nøje til det system, som EF-landene benytter sig af. Vi ved, at det nationalekonomisk var mest fordelagtigt, om vi havde en fri afbenyttelse, men vi ved med samme sikkerhed, at skatteyderne ikke er indstillet på at betale sådanne anlæg over skatterne, og derfor går jeg ud fra, at der vil være fuld enighed om afgiftssystemet.

Anlægssummen er anslået til 3 milliarder kr., hvilket udviklingen taget i betragtning stort set svarer til det, man skønnede i slutningen af 1960'erne, og vi kan vel derfor sige, at vi har ligesom en slags kontrol på, at man ikke har bevæget sig uden for det, der er sandsynligt.

Anlægsperioderne for de to store anlæg er ansat til 8 år med en vis tid til forhåndsprojektering, og der må altså bruges noget mere tid til Saltholmanlægget end til Store Bælt, hvor man som et par gange sagt er meget langt fremme.

Spørgsmålet om arbejdskraft inddrages også ofte i denne diskussion, og her er det sådan, at den mobilitet, som arbejdskraften har i vore dage, sikkert vil betyde, at der ingen problemer bliver. Vi kan vel sige, at siden vi byggede den første Lillebæltsbro, har der ikke været problemer på dette område.

Vedrørende det folkeretlige er det sådan, at efter de oplysninger, der foreligger, er der ingen problemer, og vi skal i alt fald ikke selv aktualisere dem.

Dernæst om lufthavnsanlægget. Vi har jo igennem flere år i de nordiske lande været enige om, at Kastrup lufthavn ikke ville have kapacitet nok til at dække de behov,

[Horn.]

der må være på en nordisk storlufthavn. Da vi i 1965 i Nordisk Råd traf beslutning om dette forhold, gik den ud på, at de nordiske lande skulle undersøge mulighederne for en fælles løsning af lufthavnsproblemerne i Øresundsregionen, herunder i første række undersøge mulighederne på Saltholm. Denne rekommandation er senere fulgt op af andre rekommandationer, og de seneste gange er det med henstilling til den svenske og danske regering om at tage sig af denne opgaves løsning. Svenskerne har nu ved forhandlingerne de to ministre imellem i november måned sagt fra over for lufthavnsanlægget, men vil til gengæld påtage sig at lave den faste forbindelse i K-M-linjen.

Vi ved, at der hos os selv har været forskellige synspunkter om disse ting. Nu og da synes jeg nok det har været en noget afsporet diskussion, der har været om de to projekter, som trafikmæssigt og trafikøkonomisk ikke har noget med hinanden at gøre. Det har noget med hinanden at gøre på den måde, at det er meget store investeringer, vi skal præstere så tæt på hinanden, og derfor har det naturligvis nationaløkonomisk betydning, at man ser det i sammenhæng, men ellers er der ingen sammenhæng mellem disse anlæg.

Som ofte fremført er vi i tidnød med hensyn til kapacitet for storlufthavnen, medmindre man vil gå ind for den tanke, at man skal rive tusinder og atter tusinder af boliger ned omkring Kastrup for at gøre plads for en udvidelse af Kastrup, og så ville man alligevel ikke nå til at have en tilstrækkelig kapacitet på området. Det var vel også det, der gjorde, at det store flertal af folketingets medlemmer i 1969 besluttede, at vi skulle flytte til Saltholm på et eller andet tidspunkt. Det er det, vi nu tager det næste skridt til at forberede.

Vi ved også, at miljøproblemerne på Saltholm er af overordentlig stor betydning. Det er nødvendigt, at borgerne dér ved, om det er alvor, eller det ikke er alvor. Jeg mener, at det er at føre Amagerboerne bag lyset, hvis man vil påstå, at vi nu får nogle lydsvage fly, og så er man ude over hele det problem. Vi får nok nogle mere lydsvage fly, men vi får dem ikke så lydløse, som mange forestiller sig. Dertil kommer, at den mestøj, der følger af den stigende trafik, uden

tvivl langt vil overstige det, man kan formindske støjen med igennem de forbedrede fly. Der er i alt fald ingen tekniske oplysninger i dag, som modbeviser det, jeg her giver udtryk for.

En anden ting, vi i høj grad må tage sigte på, er selve lønsomhedsprincippet, og når vi i Nordisk Råd så stærkt gik ind for Saltholmprojektet, var det navnlig ud fra den betragtning, at nordisk industri, nordisk turisme og andre erhverv er så afhængig af en effektiv storlufthavn her i Øresundsområdet. Vi har store relationer, større end de fleste andre lande, ud til den store verden, og vi ved, at vi ikke geografisk kan ændre på det forhold, at Øresundsregionen er og må være kraftcenteret for de nordiske lande også i fremtiden.

Selv om vi nu er i den situation, at Danmark alene skal løse denne anlægsopgave, er det ikke anderledes, end at vi vil kunne opnå en rimelig lønsomhed, endog hurtigere, end man troede for få år siden. Vi har en tommelfingerregel, der siger, at lufthavne vil give underskud de første 10 år efter, at de er taget i brug, men her synes altså at være en effektivitet, som gør, at dette årsmål kan bringes ned.

Jeg har ikke overset, at der er nogle økonomer, som mener, at folketinget let kommer til at handle lidt i blinde her, at man ikke har taget tilstrækkelig ekspertise udefra med ved vurderingen af disse ting. Jeg ved ikke, om det er sådan en slags næse, man fra de udenforstående har tænkt at tildele de økonomer, både danske, svenske, amerikanske osv., som ministeriet har benyttet sig af. Men i alt fald kan jeg sige, at jeg er temmelig overbevist om, at udvalget, når man kommer til at drøfte alle disse ting, gerne modtager belæring, hvis der er nogle udenforstående, som kan tilføre denne sag nye oplysninger, som kan forbedre og billiggøre selve arrangementet.

De tekniske og anlægsmæssige problemer skal jeg ikke komme nærmere ind på. Det egner sig udpræget til udvalgsarbejde, som vi må bruge megen tid til, og vi har i udvalget forberedt os på ved at holde mindst to møder om ugen at kunne gå i gang med disse ting.

Jeg havde den fornøjelse i 1967 at få fastslået, at Saltholm geologisk var anvendelig til anlæg af den nye lufthavn. Det gjorde

[Horn.]

naturligvis, at alle, som var interesseret i det, dengang gik ind for, at vi nu måtte leve op til at imødekomme den rekommandation, som Nordisk Råd vedtog i 1965. Herefter er det naturligt, at man erhverver øen, og det er også med i lovforslaget. Det vil sige, at der skal en forhandling i gang med ejerlavet. Jeg har set i nogle aviser og også i bemærkningerne, at der opereres med et tal på 15 mill. kr. Det er nu vistnok en fejlskrivning. Det må nok være 1,5 mill. kr., der er tale om; 15 mill. kr. kan der selvfølgelig ikke være tale om for den ø. Vurderingen vil vise, at det er helt anderledes. Det driftsregnskab, der for nogle dage siden blev forelagt fra ejerlavet, viser en helt anden talstørrelse, hvortil kommer, at staten allerede ejer en væsentlig del af øen, så staten eller KLV må da være medbestemmende om, hvordan der skal handles. Man kan da ikke tænke sig, at ejerlavet begynder at handle med statens jorder.

Vi finder det tillige rimeligt, at Kastrup lufthavnsvæsen bemyndiges til at optage lån på højst 200 mill. kr. til dækning af omkostningerne. Det er jo en bemyndigelseslov, der her er tale om, og jeg kunne godt tænke mig, at der er nogle, der vil være lidt forsigtige over for disse ting, men sådan som lovforslaget er oplyst fra ministerens side, vil jeg mene, at det er ret godt ramt, at det er et par hundrede millioner kr., der skal til, for at man kan skaffe dels arealerne, dels de tekniske oplysninger, der måtte mangle, inden man kan træffe den endelige beslutning.

Det er endvidere i lovforslaget tilkendegivet, at alt, hvad der måtte ske senere, skal konfirmeres her i tinget, sådan at der ikke sker noget overgreb fra ministeren på grundlag af de bemyndigelser, der gives.

Endelig er det sådan, at lovforslaget indeholder en bestemmelse om, at man ophæver stoploven fra 1971, og det svarer til det, vi gav udtryk for, da vi tilsluttede os denne lov, at udviklingen nok ville forme sig sådan, at det bliver nødvendigt at investere noget mere i Kastrup, og det vil man så tage stilling til fra sag til sag.

Jeg skulle måske under de tekniske problemer have nævnt en ting, som jeg gentagne gange har fremholdt, når vi drøftede dette, nemlig at ministeren under forhand-

lingerne med svenskerne sikrer sig, at man ved den faste forbindelse mellem Sverige og Danmark ikke forskertser mulighederne for, at vi kan føre et jernbaneanlæg over Øresund. Jeg har for mange år siden givet udtryk for, at vi nok en dag måtte regne med, at vi havde et kredsløb i hele øresundsregionen, og derfor er det vigtigt, at den brobygning, som skal finde sted, ikke forhindrer os i at gennemføre noget sådant.

Man har også fra modstandernes side talt om, at man aldrig har set eksempler på, at der er bygget en ny lufthavn til erstatning for en anden, den gamle er altid blevet der, så der er to. Det er nok rigtigt, at der kan findes en række eksempler på det, men jeg vil også gerne se et sted, der kan sammenlignes med det, der her er tale om. Det findes nemlig ikke. Derfor har denne påstand intet med virkeligheden at gøre; den kan lyde besnærende, men den har intet med virkeligheden at gøre. Jeg vil i øvrigt gerne præsentere for en sådan dokumentation, hvis man har én.

Det er endvidere urigtigt, når man vil skyde SAS i skoene, at selskabet ikke går ind for Saltholm. Vi har i sin tid fået tilslutning fra SAS til at gå ind for Saltholm, men under den ganske naturlige forudsætning, at SAS ikke skulle bringes i økonomiske vanskeligheder, så selskabet ikke kunne overleve, men det er noget ganske andet, end at man skulle have sagt fra SAS' side, at man ikke var interesseret i Saltholm. Det er man naturligvis. Jeg har i alt fald ikke hørt noget om, at SAS skulle have forandret sin stilling i dette forhold. På den anden side må de tre SAS-lande gøre sig klart, at fastholdes den nuværende ordning, hvorefter selskaberne skal finansiere hangarer og andre anlæg, bliver de tre lande i alt fald nødt til at sikre sig, at de kan klare disse investeringer. Personlig så jeg helst, at man gik tilbage til den gamle ordning. Det ville også være en forenkling af hele administrationen, at det er lufthavnen, der anlægger tingene, og selskaberne så er brugere.

Må jeg endelig aflive en misforståelse, som mange her i landet gør sig skyldig i, at Københavns lufthavn er sådan noget københavneri, eller hvad udtryk man nu vil bruge. Det har ikke noget med virkeligheden at gøre. Københavns lufthavn er i høj grad medvirkende til at støtte vores erhvervsliv,

[Horn.]

og hvad enten man bor i København, i Grindsted eller i Saksøbing, vil pengene sådan lige så stille sive ud i den danske nation. Det er også derfor, man fra nordisk side, enten man bor i Bodø, eller man bor i Skellefteå, har kunnet indse, at der er fornuft i, at vi har dette center, for at norsk og svensk erhvervsliv kan klare sig i konkurrencen med den øvrige verden.

Jeg ved også, at der er nogle, der har sagt: ja men der er nu noget om det her københavneri, for man kunne lige så godt flyve fra nogle jyske lufthavne, måske fra fynske lufthavne. Det gør man jo i vid udstrækning, der har været en endog meget kraftig udvikling i charterflyvningen fra jyske lufthavne i det seneste år, men der er ingen basis for, at man kan begynde at drive ruteflyvning på nogen jysk lufthavn. Jeg har før sagt, at der er jo ikke flere, end der kan være på en charabanc, og mig bekendt har behovet i 1972 ikke bevist, at det er blevet anderledes. Det er derfor, erhvervsflyverne har lavet deres taxaordning, sådan at der ikke er nogen erhvervsmand i Jylland, der ikke kan blive transporteret næsten direkte til det sted, han skal, men der er ingen basis for at lave storlufthavne på det jyske område.

Jeg kan slutte her, da jeg under omtalen af lovforslaget om Store Bælt har nævnt en række generelle forhold, som præcis svarer til dem, der er tale om her. Jeg vil gerne konkludere vor stilling derhen, at vi støtter gennemførelsen af de her nævnte lovforslag og går ud fra, at man fra konservativ side trækker sit forslag tilbage, idet der nu er et forslag om anlægget på Store Bælt. Lønsomheden vil være positiv for Storebæltsanlægget i 1982 og for storlufthavnen omkring 1990. Det vil altså sige, at tidspunktet 1985 for ibrugtagning er ganske godt valgt.

Til allersidst vil jeg sige, at vi må være klar over — og det er en meget alvorlig ting, som jeg forstår at regeringen også har taget med i sine overvejelser — at i det øjeblik vi pumper disse mange penge ud, som vi her skal låne, og det falder sammen med en højkonjunktur i Norden eller rettere sagt i Europa, så glider vi let ind i en inflation, som siger sparto til det, vi hidtil har kendt. Derfor må vi også her i det høje ting være klar over, at vi må have kontrol over den

pengeudpumpning, som vil finde sted i de store byggeår. I de første byggeår er det ikke større pengemængder, der er tale om, men sådan to perioder så tæt på hinanden kan give store vanskeligheder, hvis vi ikke har tilstrækkeligt styr på hele vores finanspolitik. Men jeg har forståelsen af, at det også har været regeringens forudsætning, og jeg går ud fra, at når udvalget til sin tid vil afgive sin betænkning, er det også et problem, vi har beskæftiget os en hel del med.

Jeg skal hermed anbefale de to lovforslag, ministeren har fremsat, til velvillig behandling, og jeg beder om, at de konservative trækker deres forslag tilbage.

Stæhr Johansen: Jeg må måske have lov til med det samme at sige til hr. Horn, at noget løfte om at trække vort forslag tilbage kan jeg ikke give ham. Jeg synes, det er ganske naturligt, at vi i udvalget ser på udviklingen, inden vi trækker vort forslag tilbage. Vi er villige til at drøfte det i udvalget på lige fod med de to regeringsforslag, der foreligger.

Det er en kendsgerning, at vi igennem 1960erne har haft en række trafikdebatter her i tinget, hvor vi har søgt at få nogle politiske beslutninger for de store trafikinvesteringer, som vi ved der kræves af fremtiden. Men det er klart, at store samfundsøkonomiske hensyn har spillet en betydelig rolle, når man har drøftet disse store milliardprojekter, vel nok de største, vi har beskæftiget os med i folketingets historie. Det gælder selvfølgelig ikke mindst i en tid, hvor alle partier har haft udgiftkrævende målsætninger inden for andre sektorer af statsadministrationen, særlig den sociale sektor og uddannelsessektoren. Og så har der selvfølgelig været — jeg tror, det har været meget afgørende for os alle — den fare for fejlinvesteringer, der kan spille ind, når man drøfter så store projekter, som tilfældet er her, men jeg synes, at de oplysninger, man har fået gennem den ekspertise, der står uden for folketinget, i de forskellige betænkninger har været med til at give klarhed over de tekniske og økonomiske aspekter.

Hele denne udvikling har kaldt kritiske røster frem med påstande om, at der tales og tales, men at der sker meget lidt. Jeg tror især, skuffelsen var udbredt efter den debat, vi havde her i tinget i maj måned 1972.

[Støhr Johansen.]

Vores meget energiske trafikminister må nu bære sin del af ansvaret for hele den skepsis, der opstod omkring hans påstande om, at prioriteringsdebatten for så vidt godt kunne ophøre, eftersom de største trafikprojekter burde udføres samtidig. Men også inden for partierne skabte de halve løsninger med tunnel under Store Bælt, jernbane og en delvis vejforbindelse over Samsølinjen og sammenkoblingen af den problematik med spørgsmålet om en storlufthavn på Saltholm og en fast forbindelse til Sverige en usikkerhed, og der udfoldede sig derfor også nogle diskussioner om det, som manifesterede sig i en efter min opfattelse alt for svag trafikdebat.

På denne baggrund er det særlig glædeligt, at der nu foreligger et klart og realistisk oplæg fra trafikministerens side. Man skal jo være trafikministeren taknemlig, når han fortjener det, og det vil jeg gerne være i dette tilfælde, for jeg finder nemlig, at han både i bemærkningerne til de to lovforslag, der er til behandling, og ikke mindst i fremsættelsestalen har givet en klar forelæggelse af disse store trafikproblemer og deres omfang. Han er fremkommet med et forslag til en anlægslov for den faste forbindelse over Store Bælt og har i spørgsmålet om storlufthavnen søgt bemyndigelse til de indledende anlægsarbejder og altså delt denne anlægslovgivning i to tempi. Broen til Sverige tager svenskerne sig som bekendt af.

For det konservative folkeparti har der aldrig været tvivl om, at det vigtigste måtte være at få bygget broen over Store Bælt. Allerede da trafikøkonomisk udvalg havde afgivet sin betænkning i 1960, rejste vi denne sag med styrke, og under debatten i 1963, hvor venstre og konservative havde stillet en forespørgsel til ministeren, fik vi en tilkendegivelse fra folketinget, som vi måtte tolke som en førsteprioritet for Storebæltsbroen. Den har vi holdt på lige siden, og der har vistnok ikke hersket tvivl om, at der gennem årene har været en udbredt tilslutning til denne tanke her i tinget. Vi tror, at der gennem de sidste 10 år har været et folketingsflertal bag broen, og at dette flertal stadig består. Det er også en af grundene til det forslag til folketingsbeslutning, som vi fremsatte den 5. december 1972, og hvori regeringen opfordres til at fremsætte lovfor-

slag om anlæg og finansiering af en motorvej og jernbanebro over Store Bælt.

Regeringen har nu efterkommet denne opfordring, og det er vi naturligvis tilfredse med, for en anden af vore bevæggrunde har været en vis ængstelse for mangel på handling og beslutning i denne vigtige sag, der i mange år har været drøftet såvel i folketinget som i befolkningen. Vi har noteret os, at regeringen har frafaldet forslaget om en tunnelforbindelse og i stedet foreslået anlæg af den kombinerede vej- og jernbanebro, der hele tiden har været arbejdet med. Der foreligger for denne løsnings vedkommende betydelige forarbejder, og man må formode, at dette kommer projektet til gavn i form af en afkortning af projekteringsfasen og dermed en afkortning af den samlede byggetid, hvilket igen gavner landets økonomi.

Vi kan også tiltræde, at en god jernbane-forbindelse over Store Bælt, som ikke vil forringe statsbanernes konkurrenceevne hverken i godstrafikken eller i opgaverne vedrørende den kollektive persontrafik, er nødvendig. Vi mener, at jernbanerne har deres opgave i transporten, ikke mindst den store godstransport, ligesom vi mener, at når broen kommer, er der mulighed for en væsentlig hurtigere forbindelse mellem vore landsdele. Derfor var vi betænkelige ved at få en tunnel, hvor bilerne skulle transporteres på jernbanevogne igennem tunnelen.

Vi mener også, at det rent nationalt er rigtigt, at den drøm, som vel nok mange generationer har haft, om, at hele det danske land blev forbundet fra Esbjerg til København, fra Skagen til Gødser, bliver virkelighed, og det vil altså ske, når Storebæltsbroen er fuldført.

Storebæltsbroen vil betyde uhyre meget for erhvervslokaliseringen i Danmark og for et mere rationelt samarbejde mellem virksomheder og underleverandører, og det er også en forudsætning for en bedre fordeling af arbejdskraften, som bliver mere bevægelig, idet Store Bælt stadig væk har været en grænse mellem Øst- og Vestdanmark, der har været svær at forcere. Også for Fyn og Jylland, hvorfra man hurtigere har kunnet komme til Hamburg, end man har kunnet komme fra Sjælland, vil Storebæltsbroen betyde uhyre meget for kontakten mellem landsdelene. Og vi må jo erkende, at det er Hamburg, der er den store konkurrent.

[Stæhr Johansen.]

Endvidere er det også en stor fordel for trafikikkerheden. Den flaskehals, som færgefarten udgør, kan betyde større trafikulykker. Desværre ser man nemlig ofte hasarderede overhalinger i ræset for at nå en færge, og det er tydeligt, at færgefarten bevirker sammenklumpning og kødannelse på vejene. Dette er man fri for med en kapacitiv broforbindelse, der står til disposition alle døgnets 24 timer.

Til disse, synes jeg, indlysende fordele for hele det danske samfund ved at bygge denne broforbindelse må lægges de oplysninger, vi nu er i besiddelse af, at broen er en særdeles rentabel investering. Det er i virkeligheden hønen, der lægger guldæg samfundsøkonomisk set. Det ser til og med ud til, at dette projekt til 3 milliarder kr. kan gennemføres med mindre virkninger for vor nationaløkonomi i investeringsperioden, netop fordi der er tale om en produktiv investering.

Hermed kommer vi ind på finansieringsformen og ressourceforbruget. En række af de betragtninger, jeg skal gøre herom, vedrører også det andet store projekt, vi skal diskutere i dag, nemlig storlufthavnen, selv om der naturligvis er den forskel, at en storlufthavn i opbygningsfasen delvis kan finansieres gennem overskud fra Kastrup, medens Storebæltsbroen ikke kan forvente indtægter i byggeperioden.

Regeringen stiller forslag om så langt som muligt at betræde lånevejen, og dette er vi enige i. Derved undgås det i vidt omfang at berøre skatte- og afgiftspolitikken, idet det er tanken at lade finansieringen hvile i sig selv, således at der sikres amortisering af lånene gennem benyttelsesafgifter, når disse anlæg står færdige. Det spørgsmål, der trænger sig på, er herefter, om det er muligt at opnå de fornødne lån. De indenlandske ressourcer er i hvert fald langt fra tilstrækkelige, og det ville være uheldigt at gå ud i en konkurrence med erhvervslivet om de knappe kapitalmidler, der er til rådighed. En væsentlig del af lånene må altså komme fra udlandet. Det bliver derfor af stor betydning at fremskaffe et underbygget skøn over, hvilke kanaler der er i stand til at fremskaffe de bedste og de billigste lån.

Fra konservativ side er vi tilhængere af en privat finansiering, bl. a. fordi vi tror på,

at private firmaer bedre og billigere end statsvirksomhed kan frembringe og styre finansieringsgrundlaget. Vi har herved lagt vægt på, at den danske stat i meget betydeligt omfang har optaget udenlandske lån til finansiering af andre løbende samfundsmæssige opgaver, og at statens optræden som låntager i de kommende år, hvor der jo skal lånes både til trafikprojekter og til andre opgaver, måske vil være hæmmet. Der vil også nogle steder danne sig et billede af landet som forbrugende mere, end indtjeningen kan bære. Det er ikke vor opfattelse, at den foreslåede indpakning af et særligt statselskab med adskilt økonomi kan overvinde dette problem. Vi mener derfor, at det vil være bedre og billigere for det danske samfund at overlade bygningen og finansieringen til private selskaber med et selvstændigt ansvar, for at såvel byggeprocessen som finansieringen forløber på en hensigtsmæssig måde samt med en friere disponering af arbejdskraften og med en mere smidig beslutningsproces.

Med i denne bedømmelse skal naturligvis også spørgsmålet om de betingelser, en sådan privat bygherre må forventes at stille for at påtage sig opgaven. Det er uden videre klart efter det oplæg, regeringen er kommet med, at tilbagebetalingen af de midler, der investeres i byggeperioden, skal bæres af trafikanterne over benyttelsesafgifter, der endvidere skal dække driftsudgifterne. Det er gennem det udvalgsarbejde, der ligger bag betænkningen af november 1972 fra teknisk udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse, godtgjort, at dette kan lade sig gøre selv med en broafgift, der er væsentlig mindre end den nuværende og kommende færgeafgift, måske helt ned til halvdelen af færgeprisen, hvad jeg vil foretrække.

Uanset om man vælger statslig eller privat finansiering, er der altså enighed om at lade forrentning og afskrivning samt broens kommende driftsudgifter afholde af en broafgift. Det er et rigtigt princip at lade trafikanterne bære udgifterne ved broen, og herved kommer også udlændinge til at betale.

Spørgsmålet er herefter, om der desuden skal indbygges et vederlag i benyttelsesafgiften for den risiko, der løbes ved iværksættelse af det store projekt. Dette må antages at blive tilfældet, hvis et privat konsortium

[Støhr Johansen.]

skal bygge broen, og trafikministeren har i sine bemærkninger hævdet, at dette er en unødvendig udgift for trafikanterne og dermed for det danske samfund, fordi der efter hans mening slet ingen risiko bliver ved at bygge og drive denne bro, der får en faktisk monopolstilling. Hertil er der at sige, at der bliver tale om dels en risiko for svigt under byggeriet med merudgifter til følge, dels om, at en kommende benyttelsesafgift må afvejes over for andre muligheder, f. eks. over for Kattegatruterne og en eventuel kommende fast forbindelse over Østersøen. Dette gælder ikke mindst godstrafikken.

Det væsentlige er dog nok, at der kan opstå kostbare forstyrrelser under byggeriet såvel i form af uregelmæssighed i kapitalforsyningen, som for så vidt angår materiel og arbejdskraft. Dette undgås dog bedst, hvis broen bygges af folk med en omfattende erfaring på dette område, og dette taler til gunst for at vælge et privat foretagende.

Som det fremgår af den nævnte betænkning, kan broen afskrives over en relativt kort årrække ved takster som ved færgefart. Heller ikke det alternativ mener jeg vi skal stille imod, men jeg mener derimod, som jeg sagde før, at afgiften bør sættes til halvdelen af færgepriserne af i dag, og så kan vi i udvalget få beregnet, hvor lang en afskrivningsperiode der skal være. Jeg mener, at hvis broen virkelig skal gavne, må det i hvert fald være billigere at passere Store Bælt, end det er i dag.

Koncessionsperioden for et privat bygherrekonsortium vil også blive kortvarig set i forhold til broens levetid. For den danske stat vil der altså foreligge den situation, at man uden at løbe nogen risiko, uden at skatte- og afgiftspolitikken berøres, og uden at statsfinansierne overhovedet er involveret, kan få en Storebæltsbro bygget, som efter en koncessionsperiode bliver afleveret kvit og frit til staten. De henvendelser, der allerede har været, bl. a. fra Aktieselskabet af 1966 — jeg kan også erindre fra 1930'erne, at de store ingeniørfirmaer var inde med finansieringstilbud, når man ville lave disse forbindelser — tyder alt sammen på, at det kan lade sig gøre.

Jeg har da også på faldne udtalelser fra ledende socialdemokrater forstået, at tanken om privat finansiering ikke er helt fremmed

for partiet. Der findes således nogle udtalelser bl. a. af ministeren for udenrigsøkonomi, hr. Ivar Nørgaard, der udtalte sig til Sjællands Tidende den 31. juli 1967, hvis jeg må have lov at citere:

„Jeg personlig er af den opfattelse, at vi bør foretrække privat finansiering ved anlæggelsen af en fast Storebæltsforbindelse.“

Og senere i samme artikel:

„Vi hælder mere til, at den bør privat finansieres, og det sker ud fra hensynet til de samlede offentlige investeringer, hvor vi allerede nu er inde i en debat om deres størrelse. Her vil finansieringen af en fast Storebæltsforbindelse være en nærliggende mulighed, der kan frigøre statsmidler til andre investeringer.“

Også den trafikpolitiske ordfører, hr. Horn, har før været meget klarere, end han var i dag, når han udtalte sig om privat finansiering. Jeg vil her henvise til Folketingstidende 1967-68, 2. samling, sp. 3471, hvor hr. Horn sagde:

„Jeg har gentagne gange givet udtryk for, at jeg vil tro, det er hensigtsmæssigt at lade et privat konsortium på nærmere fastsatte vilkår anlægge og finansiere...“

og så kommer altså disse store trafikinvesteringer. Jeg synes, at hr. Horn dengang udtalte sig klarere end i dag, men vi kan jo drøfte disse problemer i udvalget. Jeg har kun villet erindre hr. Horn om disse hans tidligere udtalelser.

Det samme kan man for øvrigt sige om den trafikdebat, der fandt sted den 22. maj 1968, hvor den nuværende minister for udenrigsøkonomi, hr. Ivar Nørgaard, gentog og understregede sit standpunkt, det står i sp. 3508 og 3522 i Folketingstidende 1967-68, 2. samling. Derfor skulle det glæde mig, hvis der under det kommende udvalgsarbejde skulle være muligheder for at opnå et forlig om dette spørgsmål.

Brobygningsarbejdet kan ikke undgå at indvirke på de ressourcer, der er til rådighed i Danmark i byggeperioden. Dette kan være noget positivt, f. eks. hvis skibsværfterne deltager i fremstillingen af brokonstruktioner på tidspunkter, hvor ordrerne på skibe er beskedne. Det kan også være noget negativt, hvis arbejdskraften suges væk fra de eksporterhverv, som hele landets økonomi bygger på. I denne situation kan den øgede

[Stær Johansen.]

efterspørgsel endvidere virke inflationsfremmende. Også her gælder det, at en privat bygherre, der nødvendigvis må have internationale forbindelser såvel på kapitalområdet som materielområdet, vil have større muligheder for en smidig tilpasning. Modsat må han selvfølgelig kunne regne med, at regeringen vil være behjælpelig hermed, f. eks. i spørgsmål om tilladelse for udenlandske teknikere og håndværkere til at arbejde i Danmark om nødvendigt. I øvrigt er arbejdskraftproblemet ganske væsentlig reduceret i forhold til, hvad man regnede med i 1960'erne.

Vi mener altså fra konservativ side at måtte anbefale, at broen bygges og finansieres af private. Vi er som sagt enige om, at broen bygges som en kombineret jernbane- og vejbro med 2 jernbanespor og 6 vejbaner, og vi er i det hele tiltalt af den løsning, der bygger på en lavbro over Vesterenden og en højbro over Østerenden.

Det er klart, at vore forpligtelser over for skibsfarten såvel nationalt som internationalt må respekteres. Vi vil gerne pege på, at en Storebæltsbro er en rentabel investering, at den bliver dyrere for hvert år, den udsættes, og at den derfor bør bygges snarest. Dette understreges af det svenske tilbud om at bygge en bro i K-M-linjen, idet det ville føre til en urimelig trafikophobning på Sjælland, hvis denne bro kommer først.

Skulle Vesttyskland fremsætte et tilsvarende tilbud, for så vidt angår en bro over Fehmarn Bælt, bliver situationen helt uholdbar for de erhvervsmaessige, geografiske og andre åbenlyse fordele, der er knyttet til en bro over Store Bælt. Det haster altså, og vi er tilfredse med, at trafikministeren har fremsat forslag til en endelig anlægslov. Vi kan tilsige en velvillig udvalgsbehandling af dette, når bortses fra divergenserne i spørgsmålet om bygherreorganisationen og dermed finansieringsansvaret.

Det andet lovforslag, der vedrører første del af anlægget af en storlufthavn på Salt-

holm, har vi ikke kunnet opnå enighed om i den konservative gruppe. Der gør sig her en række betænkeligheder gældende fra dem, der er modstandere af det, ved denne store investering på godt 4 milliarder kr., der stort set skal afvikles inden for det samme åremål som investeringerne i en fast forbindelse over Store Bælt. Tilsvarende betragtninger gælder trækket på andre ressourcer såsom arbejdskraft og materialer og de hensyn til konjunkturpolitikken, som også hr. Horn var inde på, og som jeg også tidligere har berørt. Modstanderne af lovforslaget mener derfor, at det er fornuftigt at samle kræfterne om Storebæltsbroen som den vigtigste nationale trafikopgave.

Om støjproblemet henvises der til, at der i disse år sker en udvikling henimod dæmpning af flymotorernes støj. Selv om fremtidens fly vil blive større og derfor udstyret med kraftigere motorer, tyder meldingerne fra flyfabrikkerne på, at støjen ikke vil blive kraftigere, måske snarere tværtimod.

På lidt længere sigt må man regne med, at nye flytyper med lodret eller meget stejl start og landing, de såkaldte VTOL- og STOL-fly vil vinde indpas på mellemdistanterne. Det er klart, at støjen fra disse fly koncentrerer sig på lufthavnsområdet og i det allernærmeste naboskab. Endelig er der måske også den mulighed at fordele lufttrafikken på flere danske lufthavne.

Som det også tidligere har været anført i trafikdebatterne, er der nogle fordele ved at lade lufthavnen blive på Amager, såsom den kortere afstand til byens centrum, det lettere og billigere tilbringersystem og de mindre anlægsomkostninger ved udvidelserne. Det betyder også noget, at man bedre kan sikre en tilstrækkelig afskrivningstid på bestående anlæg i lufthavnen, og at man undgår at operere fra to lufthavne samtidig, den såkaldte split-operation.

Videre anføres det, at en række spørgsmål omkring Saltholmprojektet er uafklaret, således som det også fremgår af ministerens oplæg. Dette gælder finansieringsplanen, og det gælder forholdet til Sverige, hvor det må

[Støhr Jøhansen.]

undersøges, om der kan skaffes den fornødne rådighed over svensk lufterum, ligesom der kan være problemer i forholdet til svenske lufthavne og svenske militære anlæg. Planerne for den faste forbindelse i K-M—linjen synes ikke helt færdige, og heller ikke støjproblemerne er færdigforhandlet med svenskerne.

Det følger af disse betragtninger, at anlægsstoppet for Kastrup må ophæves, hvis denne lufthavn skal følge med udviklingen, og det er der også peget på i vort forslag til folketingsbeslutning.

Jeg har her nævnt nogle af de betragtninger af mere betænkelig og negativ art, der har været fremme inden for mit parti, men naturligvis vil jeg her også gerne understrege, at jeg selv og andre i mit parti derimod er enige om, at hvis man vejer de negative sider og de positive sider ved Saltholm, så hælder vægtskålen ned til fordel for de positive sider.

Den opfattelse, som vi fremfører, er, at vi mener, der er gode argumenter for at bygge en ny storlufthavn på Saltholm, hvilket da også har været det tidligere folketingsflertals hensigt. Dette fremgår af loven om Københavns lufthavnsvæsen, hvor en bygherreorganisation blev etableret, og af principbeslutningen af 1969 om, at en fremtidig lufthavn skulle placeres på Saltholm. Loven om anlægsstop i Kastrup havde også Saltholmlufthavnen som baggrund. Saltholm har efter min mening en enestående god beliggenhed for en lufthavn, fordi den er en ø beliggende midt i det kraftcenter, Øresundsregionen udgør. Man er fri for det problem, der plager næsten alle lufthavne, nemlig at byen vokser ind på lufthavnen med deraf følgende klager over støjen og forureningen fra flymotorernes udstødning. Saltholm ligger nærmere storbyens centrum, end tilfældet er med lufthavne ved andre storbyer, og med den kommende faste forbindelse bliver tilgangssystemet fra begge sider af Sundet tilvejbragt uden anlægsomkostninger for Danmark.

Jeg synes endvidere, at der er fremført tal, der viser, at det er betænkeligt at lade Kastrup prøve at klare fremtidens trafik, og jeg vil være endnu mere betænkelig, hvis udviklingen medfører, at lufthavnen taber trafik. Om dette sidste vil jeg gerne anføre,

at Kastrup Lufthavn er landets største erhvervsvirksomhed med godt 10.000 ansatte, at Kastrup er en givtig forretning for landet med nettooverskud på betydelig over 50 mill. kr. årligt, at $\frac{2}{3}$ af indtjeningen sker i fremmed valuta, og at Kastrup er basislufthavn for SAS, der er et luftfartsselskab, som er langt større, end de skandinaviske lande har befolkningsmæssig baggrund for. SAS er en stor eksportvirksomhed, der har betydning for erhvervslivet i hele Skandinavien, fordi det betyder gode og bekvemme forbindelser til alle dele af verden.

I gamle dage sagde man om søfarten, at handelen følger flaget. Mon ikke det samme gælder for de luftbårne flag? Kastrup har gjort Danmark til en international korsvej, hvor folk og varer fra alle nationer mødes. For turismen er lufthavnen meget værdifuld, og det er betydelige summer, turisterne lægger i Danmark. Man kan være sikker på, at det er store værdier, der slås i stykker, hvis man ikke sikrer, at det, der er bygget op i og omkring lufthavnen i hovedstadsområdet, kan fortsætte at udvikle sig. Efter prognoserne drejer det sig omkring 1980 om 20 mill. passagerer årligt, 760.000 t gods, der passerer lufthavnen, hvor 19.000 mennesker vil være beskæftiget, og hvor der skal afvikles 283.000 operationer årligt. En udbygning af Kastrup til sådanne dimensioner rummer en fare for miljøet, ikke alene på Amager, men i store dele af den tætbyggede hovedstad. Dyre ekspropriationer af boligbebyggelser vil blive nødvendige, og de muligheder, der foreligger for i stedet at udbygge disse velbeliggende arealer, forskertses. Det er af betydning at få en endelig beslutning af lufthavnsspørgsmålet, hvis vi vil bevare den gode position, der er opbygget, og som konkurrenter med Hamburg i spidsen er mere end villige til at overtage fra os. Der er også et hensyn at tage til planlægningen i det storkøbenhavnske område, som på mange måder er forsinket eller sat i stå i venten på sikre holdepunkter i lufthavnsspørgsmålet. Jeg er af den opfattelse, at storlufthavnen er af afgørende betydning for erhvervslivet og hele udviklingen i hovedstadsområdet. Det er landets vigtigste kraftcenter, som netop derfor er i stand til at bidrage med store beløb til det øvrige land over statskatterne og den kommunale udligning. Det er sandsynlig-

[Støhr Jøhansen.]

gjort, at Saltholm lufthavn vil være en produktiv investering, der, bortset fra nogle år i investeringsperioden, forventes at give meget store årlige overskud. Det er altså ligesom Storebæltsbroen en høne, der vil lægge guldæg, i hvert fald fra slutningen af 1980'erne og langt ind i næste århundrede. Med hensyn til finansieringen gælder det også her, at det bør undersøges, om det er hensigtsmæssigere og billigere for det danske samfund at lade private komme til. Det kan også tænkes, at det vil være nyttigt at genoptage diskussionen fra behandlingen af loven om Københavns lufthavnsvesen om denne organisations forhold til bevillingssystemet og den retlige struktur. Som det vil erindres, diskuteredes det, om Københavns lufthavnsvesen, der skal være bygherre på Saltholm, skulle være en egentlig statsvirksomhed, en § 2-virksomhed på linje med postvesenet og DSB, hvilket jo blev resultatet, om den skulle være en offentlig kooperation ligesom det britiske luftfartsvesen, og endelig om aktieselskabsformen ville være egnet. Usikkerheden om, hvilken form der var den rigtige på længere sigt, medførte, at der indsattes en revisionsklausul i loven. Da nu et anlægslovforslag om Saltholm er fremsat, må det være rigtigt også nu at tage spørgsmålet om organisationsformen op under udvalgsbehandlingen. Som konklusion af disse betragtninger skal jeg sige, at for det konservative folkeparti er det af største betydning, at vi bruger vore kræfter og vor formåen for at få bygget en bro over Store Bælt. Det skal være en bro for både jernbane- og vejtrafik, og den skal bygges så hurtigt som muligt. Det er en national opgave, der her skal løses, og tilmed er det en særdeles rentabel investering for samfundet. Om det skal være staten eller private, der skal være bygherre, og hvordan egenkapital og fremmedkapital bedst tilvejebringes, vil vi gerne drøfte under udvalgsbehandlingen, men foreløbig er vi indstillet på, at broen skal bygges i privat regie. Forslaget om nu at påbegynde anlægget af en storlufthavn på Saltholm har som sagt ikke kunnet samle flertal i den konservative gruppe. Men vi vil deltage i drøftelserne om dette projekt med stor interesse og nøje studere de kendsgerninger, der fremlægges under udvalgsarbejdet. Bygherreorganisationen vil vi gerne

have op til fornyet drøftelse, og spørgsmålet om et privat initiativ bør også indgå i disse drøftelser. Endelig skal jeg spørge ministeren — det er, hvis jeg må sige det, i fortsættelse af det tredje forslag, vi her behandler, og som jeg også mener skal indgå i udvalgsarbejdet — om han mener, at hans to lovforslag kan skilles under den videre behandling. Jeg er så optimistisk at tro, at der ret hurtigt vil kunne samles flertal for en lov om anlæg af Storebæltsbroen i den tekniske udformning, som regeringen er gået ind for, og at der derfor også bliver tid til de omfattende drøftelser, som vi må gennemføre for at belyse spørgsmålet om bygning af en lufthavn på Saltholm.

Guldberg: Ministerens to lovforslag, som ligger på bordet, er jo af vidt forskellig karakter. De kaldes begge trafikforslag, men er det i meget forskellig forstand. For lufthavnen drejer det sig om en virksomhed eller rettere en samling af aktiviteter af virksomhedsmæssig karakter og kun i meget beskedent omfang, i hvert fald fra et dansk synspunkt, om dansk trafik, mens Storebæltsforbindelsen udpræget er et transportspørgsmål. De har derfor heller ikke så forfærdelig meget andet med hinanden at gøre, end at de begge kræver store investeringer, og det er også derfor, at de i den politiske diskussion ligesom sættes op imod hinanden på en måde, så det for dem begge efter min fornemmelse ofte kan komme til at virke lidt usagligt. De har begge den egenskab, at de kan betale sig, men også på hver sin måde. Og endelig kan de hver for sig give anledning til nogle almindelige trafikpolitiske synspunkter. For lufthavnens vedkommende er det centrale, hvordan storbyens planlægning og hele dens ydre og indre trafik skal være, og for Store Bælt er det hele den europæiske landtrafiks sammenhæng og fremtidige udformning, der skal med ind i billedet. Derfor må jeg også begynde med at beklage, at regeringen efter den lange ventetid ikke har taget sig sammen til at komme med de samlede planer, der nødvendigvis også må omfatte planerne for det overordnede trafiknet i hovedstaden og forbindelserne mellem landsdelene og nabolandene i al almindelighed. Allerede i 1964 måtte den daværende socialdemokratiske trafikminister, Kai Lindberg, fastslå, at

[Guldberg.]

trafikken efter overgang til jetfly ikke i det lange løb kunne blive i Kastrup, og derfor iværksatte han de undersøgelser af andre mulige placeringer, som blev fulgt op og afsluttet i 1968. Såvel de økonomisk og teknisk sagkyndige, der dengang var valgt — ikke fordi de var tilhængere af en løsning, de ikke kendte, men fordi det var de bedste folk, man kunne få til at foretage disse bedømmelser, og fordi de måtte betragtes som uvildige — som de sagkyndige, der repræsenterede de berørte luftfartsinteresser og naturligvis skulle se på disse interesser, var dengang enige om at sige til folketinget, endda i et meget klart sprog, at den opgave, de havde fået stillet, nemlig hvor skal en fremtidig storlufthavn ligge i dette område, når den ikke kan blive i Kastrup i det lange løb, måtte besvares med, at lufthavnen for det første ikke kunne rummes inden for de hidtidige grænser i Kastrup længere end til ca. 1985, og endvidere, at mellem de mange forskellige muligheder, der var undersøgt, var der kun to nye placeringer, der kunne indgå i en seriøs overvejelse: en udvidelse på Amager i form af en Sydamergerløsning eller Saltholm. Et langvarigt, grundigt udvalgsarbejde, hvor alle synspunkter og forskellige sagkyndige meninger, også de, der ikke havde været med i dette forarbejde, blev diskuteret og endevendt, endte her i salen med en afstemning, hvor 123 medlemmer stemte for at vælge Saltholm, ingen stemte imod, mens 11 undlod at stemme. Det er helt klart, at der blandt de 11, der ikke stemte, nok har været folk, der valgte den løsning, men som inderst inde egentlig mente, at selve ideen om at flytte til Saltholm var forkert. Men det grundlag, man har haft at arbejde på, var altså, at når de tekniske, økonomiske, miljømæssige og planlægningsmæssige hensyn skulle afvejes indbyrdes, måtte denne løsning foretrækkes. Siden da har diskussionen naturligvis gået videre — det ville den også have gjort, hvis man havde valgt den anden løsning — og der er kommet indlæg fra involverede specialister og sagkyndige, som har ment, at der ikke var taget tilstrækkeligt hensyn til deres side af sagen, og fra nye deltagere i debatten. Den eneste væsentlige nye oplysning, der er kommet frem, som ikke var blevet behandlet og bedømt af folketingsudvalget i sin tid,

er, at det nu bliver lettere at finde en fornuftig kombination mellem en fast forbindelse til lufthavnen og en fast forbindelse til Sverige end den mildest talt trekantede løsning, som den daværende svenske regering insisterede på. Det kan måske glæde SF, som altid har været meget positiv over for dette, hvis jeg betragter denne ændring som et udslag af, at vi har meldt os ind i fællesmarkedet. Men det er ikke sikkert, SF har den samme opfattelse. Afgørelsen fra 1969 har været grundlaget for det videre arbejde, og den har været bestemmende for næsten enhver betydende afgørelse om planlægning af miljø og trafik i det storkøbenhavnske område — også for det, der skal drøftes i morgen eller senere — derunder udbygningen af S-banenettet til Amager og afviklingen af nogle forældede planer om vejbygning og motorgadebygning i København. Derfor må jeg se det foreliggende lovforslag som hvilende på det af folketinget tidligere vedtagne grundlag, idet man på baggrund af den planlægning og de dispositioner, der med rette er foregået efter folketingsvedtagelsen, nu vil fastlægge de nærmere regler for, hvordan og hvornår lufttrafikken kan overføres til Saltholm. Der vil i min gruppe som i andre grupper være medlemmer, der har ændret standpunkt; der vil være nogle, der ønsker principielt at gå imod den tidligere beslutning. Man må også tage hensyn til, at nye medlemmer af tinget ikke har haft adgang til at analysere og tage stilling på samme måde, som det skete i forbindelse med det grundige udvalgsarbejde. Noget sådant er jo ikke praktikabelt. Det måtte forudsætte, at man nu måtte underkaste andre og tidligere forkastede løsninger en lige så håndfast kritik som den, der er blevet Saltholmløsningen til del, efter at den er foretrukket. Skal der være nogen mening i planlægningen, kommer man til en gang imellem at acceptere, når beslutningerne er truffet, at arbejde videre på det grundlag, og så er man selvfølgelig til en vis grad bundet.

Der er en række af problemer omkring lufthavnsløsningen, jeg gerne vil have drøftet nærmere i udvalget. Jeg vil gerne rejse dem som spørgsmål. Der regnes med både parallel- og tværbaner. Jeg er klar over, at det er en fordel, men jeg spørger, om det er nødvendigt. Jeg vil gerne spørge, om man

[Guldberg.]

kan forvente en omprioritering af S-ba-neudbygningen i Københavnsområdet til fordel for en Amagerforbindelse. Jeg er godt klar over, at man forestiller sig S-togsbetjening af lufthavnen på et eller andet tidspunkt, og jeg kan næsten ikke forestille mig, at lufthavnen kan betjenes på anden måde. Alle moderne lufthavne af denne størrelse bliver planlagt sådan, og det kan ikke være meningen, at øen Saltholm skal fyldes op med parkerede biler. Jeg vil derfor gerne rejse spørgsmålet om, hvorvidt man overhovedet skal lave en så kostbar forbindelse, indrettet på at kunne bruges til privat, individuel trafik. Mit næste spørgsmål hænger lidt sammen med hr. Horns indlæg. Han ligesom talte om en etape, idet han sagde, at nu gør vi det, som her er foreslået, så kan vi komme tilbage i folketinget igen, og så blev der brugt udtrykket „en endelig beslutning“. Jeg mener, at der er truffet en endelig beslutning om noget. Nu bliver der truffet en endelig beslutning om én ting til, og det er klart, at for hver gang er den mere endelig. Man skal nødvendigvis fortsat skabe det indtryk, at der er en mulighed for hele tiden at skifte spor. Jeg bliver derfor nødt til at bede om, at vi i udvalget grundigt arbejder med spørgsmålet, om vi kan nøjes med bestemmelsen om ophævelse af stoploven. Ethvert medlem af folketingets tidligere storlufthavnsudvalg ved, at der er planer om en parallelbane til 12-30 og anlæg til mindst 1 milliard kr. og derudover en række kostbare byggerier, som skal betales af luftfartsselskaberne. Jeg har altid haft fornemmelsen af, at disse planer mere hang sammen med, at det ikke var sikkert, man ville flytte, end med spørgsmålet, om det var absolut nødvendigt at bruge denne milliard plus alt det andet. Kan vi ikke, når spekulationerne om, hvad man kan få ud af at gå imod planen, både politisk og på anden måde, hører op, vente en anden og lidt mere realistisk vurdering af, hvad det kan betale sig at investere i et anlæg, der skal nedlægges en eller anden gang? Jeg tror, man skal prøve at betragte det hele under ét og lade administrationen få den opgave at tilrettelægge tempoet, formen og fordelingen af disse ting på den for alle parter, også de interesserede luftfartsselskaber, mest fornuf-

tige måde i stedet for at spille sorteper om fordelingen.

Det fører til, at jeg sætter spørgsmålstegn ved selve tidsplanen. Jeg synes, den må være lidt fleksibel. Det kan den selvfølgelig også være, selv om man vedtager forslaget, det vil jeg gerne indrømme. Jeg mener, at alle må være interesseret i, at investeringerne af den her beskrevne art kan afskrives på så kort tid som muligt. Det må være en fælles interesse. Men det kan meget let dreje sig om en milliard mere eller mindre, så det er ikke småpenge. Når vi tæller anlægsudgifter sammen over mange år, får vi disse meget store tal, men jeg tror, ministeren er enig med mig i, at derfor er forskelstallene alligevel store, og derfor skal man også interessere sig for dem.

Så meget om lufthavnsforslaget. Med hensyn til Storebæltsforslaget vil jeg gerne begynde med en kompliment til formanden for det tekniske udvalg, professor Aage Jesspersen, og udvalgets medlemmer for det materiale, der er fremlagt på forbavsende kort tid. Jeg vil karakterisere det som udførligt og hensynsløst objektivt over for tidligere oplysninger og politiske fornemmelser, og mere kan man ikke forlange af sagkyndige. Udvalgets medlemmer har mestret at holde sig strengt og upåvirket til den del af afvejningen, de er særlig sagkyndige i, og de har dermed overladt den egentlige politiske afvejning af de indbyrdes umålelige faktorer til politisk behandling.

Jeg peger på, at man f. eks. har fundet frem til en broløsning på ca. 3 milliarder kr. i stedet for den, nogle mente skulle være påbegyndt for længe siden, og som ville have kostet 4 milliarder kr. Den helromantiske løsning, kalder jeg det. Det er den, hvor der skal være højbro hele vejen over, for det er det pæneste, men det koster 4 milliarder kr. Nu er man i hvert fald nået til den halvromantiske, som består i, at man kan nøjes med højbroen halvdelen af vejen og så spare 1 milliard kr. Det er da altid noget.

Men hvad der er endnu mere interessant, er, at det også er påvist, at den upopulære, indrømmer jeg, og nedvurderede løsning med en biltogstunnel kan opfylde kravene og udføres for en anlægsudgift på 1,6 milliarder kr., hvortil kommer materielanskaffelser. Det er ikke ligegyldigt, hvad det bliver i

[Guldborg.]

anlægsudgifter, især ikke, når vi skal prøve at løse begge opgaver. Det kan godt være, at det har været anet længe i tekniske kredse, og så var det måske også på tide, at der var nogle, der var objektive og upolitiske nok til at sige det rent ud.

Hvad siger regeringen så til det? Jo, det ses i bemærkningerne, og det synes jeg også er opsigtsvækkende. Man siger:

„Det må videre antages, at det efter den sidste snes års debat om anlæg af en Storebæltsforbindelse i brede kredse ville synes mindre forståeligt, om der udføres en fast forbindelse over bæltet uden direkte adgang for biltrafikken.“

Det er den tyndeste motivering for at foreslå en ekstra anlægsudgift på ca. 1,4 milliarder kr. eller en merudgift på 1 milliard kr., jeg har været ude for endnu: „mindre forståeligt“. Der må dog være nogen interesse for, hvad det koster. Man kan da ikke sige, at det skal være forståeligt, at man foretrækker en sådan merudgift fremfor at tage besværet med at fortælle befolkningen, at noget, som man hidtil har regnet for rigtigt, nu viser sig at være forkert. Jeg ved godt, at der er andre argumenter for den dyre bro, men nogle af dem er i hvert fald lige så tynde og virker nærmest, som om man har ledt fortvivlet efter nogle begrundelser. Lad mig nævne et par stykker:

Hvordan kan man på én gang sige, at der er risiko for, at anlægget ikke kan betale sig, fordi det ikke vil blive udnyttet så meget som en bro, og at det ikke duer at bygge sådan et anlæg, for det løber fuldt i 1995, og så er det ikke stort nok? Man må vælge et af standpunkterne. Det er meningen, at der, i hvert fald indtil videre, skal betales afgifter både på en bro og en biltogstunnel; det er vi vist enige om. Hvis de skal fastsættes som betaling for drift, forrentning og afskrivning af anlægget — og det må vel være et fornuftigt udgangspunkt — vil de, så vidt jeg kan regne ud, blive ca. dobbelt så høje for broen som for tunnelen. Hvorfor siger de stærke brotilhængere ikke det? Det er også oplyst i materialet — ikke for at foreslå, at de nuværende takster skal føres videre, men for at sammenligne — at hvis man bruger de nuværende takster på Store Bælt, kan man afskrive tunnelen på 10 år, mens det vil tage 22 år at betale broen. De, der er så vældige

tilhængere af privat initiativ og finansiering af sådan nogle opgaver, burde tænke sig lidt om. Hvis man henvendte sig til nogle private foretagender og lod dem vælge mellem de to udførelsesmåder, hvad mon de så ville foretrække?

Det siges, at tunnelen bliver for lille i 1995. Ja men det er beregnet under en bestemt forudsætning, som naturligvis må stilles op, nemlig at der ikke opkræves afgift til den tid, fordi man har afskrevet det hele. Det betyder, at hele lastbiltrafikken så vil blive sluset over ad denne vej, og prognosen siger, at så bliver det 20.000 lastbiler pr. døgn på de værste tidspunkter. Er der ingen af de meget stærke brotilhængere, der har prøvet lige at forestille sig, hvad det egentlig er for en trafik? Det er ved siden af al den anden trafik 20.000 lastbiler pr. døgn. Jeg kan oplyse, at det er én ca. hvert fjerde sekund døgnet igennem. Vil man virkelig i ramme alvor planlægge dansk trafikudbygning sådan, at man ved afgiftsfrihed og, jeg havde nær sagt med hundekunster absolut skal have hele trafikken samlet i ét 8-sporet motorvejsbånd over Sjælland og Jylland, fordi en anden udførelse er mindre forståelig for befolkningen i dag, eller fordi man ikke vil tage besværet med at indrømme, at noget, som man hidtil har regnet for rigtigt, alligevel er forkert? Hvor er for resten de 8-sporede motorveje? Det er da ikke dem, vi bygger. Det er en omvej for trafikken til det nordlige og vestlige Jylland på et par hundrede kilometer. Skal man indrette et system sådan, at det er fordelagtigt, og så ligefrem lede trafikken den vej? Trafikpolitisk, miljømæssigt, økonomisk må det være rigtigt at have flere veje, at kunne bygge andre linjer ud på et senere tidspunkt og i det lange løb holde åbent for, at også den nordlige og vestlige del af Jylland kan få de bedre forbindelser. Hvorfor lader man så ikke Samsølinjen stå i bero? Den hører ikke hjemme i første omgang, det er jeg enig i, men bør stå i bero til en fornuftig samlet løsning. Jeg kunne godt lide at vide, hvad man lokalt, dér, hvor man har været særlig begejstret for Storebæltsbroen, egentlig vil sige til at få den 8-sporede motorvejsslange gennem landskabet og som et bælte om byerne. Har de fynske broentusiaster, som også har haft ordet, tænkt sig helt om i dette her?

[Guldberg.]

Efter min mening er det rigtigt at indrette takster og afgifter sådan, at det kan betale sig at bruge den korteste vej, og således at alle dele af landet kan få fordel af et trafik anlæg. Gør man det, bortfalder begrundelsen for at ofre fra 1 til 1,4 milliarder kr. mere for at få en større kapacitet på Store Bælt efter år 2000.

Store Bælt skal i øvrigt ses i forbindelse med det europæiske transportsystem, og dér er helt nye linjer på vej. Der er ingen store industrilande, der længere kan klare deres godstransport på motorvejene. De er alle i fuld gang med at udbygge anlæg for kombineret transport på bane og vej, så de lange stræk sker på bane og de kortere på vej, ganske som man fra arilds tid, eller i vejtrafikens tid, har haft kombinationen af skib og vej. Det sker med containere, det sker med det, man kalder rygsækmetoden, hvor hele bilen følger med. Det er jo ikke ualmindeligt, at man på landevejene møder små biler kørende på store biler. Hvorfor kan små biler ikke køre på tog? Det gør de også, og man udbygger systemet efter det. Det er det, der bliver fremtidens transportform. Forbindelsen mellem England og Frankrig bliver også bygget efter denne metode. Bro-løsningen er altså ikke blot den dyreste, men den er også i modstrid med det transportsystem, man er i gang med at udbygge. Selvfølgelig kan man sige, at man kan bygge broen først og derefter bruge den til overførelse af biltog, for det er nærmest det, man må regne med vil blive tilfældet.

Der står i bemærkningerne, at den valgte løsning vil være bedst egnet til at samle så bred tilslutning til anlæggets iværksættelse som muligt. Jeg spørger alligevel, om vi ikke skal kigge nærmere på det, og om det ikke er at undervurdere både folketingets medlemmer og vælgernes indstilling. Det er jo næsten at sige, at man er parat til at betale for at få et større flertal. Mon ikke også den fasttømrede konservative Storebæltsfront vil være til at tale med? Det er heller ikke ligegyldigt, hvor længe det varer at få den faste forbindelse udført. Jeg vil sætte et spørgsmålstegn ved, om det er uafhængigt af, hvor meget der skal bruges om året, mens det står på, og om man starter med at projektere noget, der hviler på en forældet

tankegang, og som man risikerer at måtte forlade, inden man kommer i gang med det.

Det er rigtigt, skal jeg slutte med at sige, at der har været ført en langvarig og kraftig agitation for den bro, og det gør selvfølgelig, at det er en stor opgave, hvis man vil gå i gang med en anden løsning. Men jeg håber, at andet end galluporaklets hvisken kan trænge igennem den larm, og at vi i udvalget kan få bred tilslutning til de mest rationelle og fremsynede løsninger. Det gælder for begge projekterne, at uanset at de kan betale sig og kan finansieres ved lån, skal de betales af brugerne, og derfor er det til syvende og sidst folketingets ansvar at bære sig så fornuftigt ad som muligt.

Holmberg: Mit indlæg i debatten kommer fortrinsvis til at dreje sig om Store Bælt, idet jeg er enig med hr. Guldberg i de betragtninger, han gjorde gældende om Saltholm. Jeg er knap så enig i de sidste bemærkninger om den tekniske løsning på Store Bælt.

Der er ingen, der kan sige, at vi går uforberedt til denne debat. I og for sig har det været diskuteret de sidste 25 år, vi har fået flere rapporter — den sidste i tre kæmpebind — og jeg mener, der er meget god og oplysende løsning for os, der skal være med til at træffe beslutningen. Men det er da klart, at politisk og økonomisk melder der sig det problem, om vi har råd, hvilken teknisk løsning der skal vælges, om vi skal have flere øst-vestforbindelser — her tænker jeg på den såkaldte Samsølinje — om der er andre trafikønsker, som skulle have højere prioritet, og om det i det hele taget er rigtigt med en statsbro. Det er ting, som vi selvfølgelig i udvalget skal drøfte.

Men derudover har vi et helt katalog af ønsker. Vi har Saltholm, som allerede er nævnt, vi har København-Malmøforbindelsen, som finansielt vel klares på en særlig måde, og vi har forbindelsen Helsingør-Hålsingborg. Der er slet ingen tvivl om, at det vil være en ganske god forretning at bygge en bro her i stedet for at bruge de mange millioner på færgelejer. Så kan vi jo håbe, at de to jernbanestyrelser i Danmark og Sverige ret hurtigt kan komme frem til realitetsdrøftelser og nå et resultat. Jeg vil gerne spørge ministeren, hvor langt de i det hele taget er fremme, og hvilket oplæg de

[Holmberg.]

har fået. I kataloget læser vi også om anlæg af en bro over Østersøen fra Fehmarn til Lolland, over Fehmarn Bælt, og som nævnt om Samsøforbindelsen. Men regeringen har efter min mening gjort det realistisk op og sat Saltholm og Store Bælt højest på hit-listen.

Se, vi har jo mange gange her i folketinget drøftet de faste forbindelser. Sidste gang drøftede vi fortrinsvis to, nemlig tunnelen under Store Bælt og en dæmning eller bro fra Jylland til Samsø kombineret med en færgeforbindelse til Sjælland. Vi følte dengang, at ministeren havde en svaghed — på samme måde som hr. Guldberg åbenbart også har — for netop tunnelen og Samsølinjen. Men nu har i alle tilfælde ministeren besindet sig og droppet Samsølinjen, i alt fald foreløbig, og stillet forslag om en kombineret bro over Store Bælt med 6-sporet motorvej og 2 jernbanespor.

Også her gælder det, at vi ikke møder uforberedt, for den tidligere minister, hr. Guldberg, fik undersøgt en hel del om den såkaldte Samsøforbindelse. Beregningerne kan vi læse i bind II, og konklusionen er egentlig, at skal der være nogen fornuftig mening i det, skal det være forbindelse helt over fremfor at ofre ca. 1 milliard kr. på en fast forbindelse fra Jylland til Samsø for så at skulle sejle fra Samsø til Sjælland. Det er godt, at vi har fået noget materiale herom, og at ministeren så har opgivet den tanke.

Jeg sagde sidste gang, vi havde trafikdebatt her i folketinget, at tunnelen under Store Bælt og Samsøforbindelsen måtte vi betragte som to halve løsninger, og det har aldrig kunnet give en hel løsning. Det er stadig min mening.

Af de to tekniske løsninger har så tunnelen under Store Bælt, eller den såkaldte biltogets løsning, fået en form for anbefaling af teknisk udvalg. Teknisk udvalg foreslår en fast forbindelse, og en fast forbindelse er vi alle sammen enige om. Men de har åbenbart en svaghed for den faste forbindelse som tunnel, og på kort sigt kan der også godt opstilles beregninger over det rigtige heri. Men jeg er meget enig med regeringen, når den alligevel har foretrukket den kombinerede bro. Der er ingen grund til her at polemisere mod det tekniske udvalg, men når de forudsætter nøjagtig den samme trafik, er jeg helt overbevist om, at de tager fejl. Des-

uden tager udvalget ingen stilling til det teknisk sårbare i jernbanetrafik på ét spor i hver retning. Det er i alle tilfælde noget, som også skal med i overvejelserne, når vi her i folketinget skal træffe beslutning.

Jeg har grund til at gøre opmærksom på, at tidligere sagkyndige har haft en anden opfattelse. Her kan vi tænke på betænkning nr. 508, afgivet november 1968, bind I, s. 77-92. Her konkluderer arbejdsudvalget for så få år siden, at ved en sammenligning må tages i betragtning, at et tunnelfærganlæg ikke kan give en så tilfredsstillende trafikbetjening som en broforbindelse — netop tilfredsstillende trafikbetjening. Jeg er overbevist om, at der kan anføres mange betragtninger, måske også følelsesmæssige, herom, men hvis de er med — og det er jeg overbevist om at de er — tæller også de.

På ét punkt er de to arbejdsudvalg i hvert fald enige, og det er om noget meget væsentligt, nemlig at en 2-sporet tunnelfærgе ikke kan påregnes at have kapacitet nok stort længere end til 1995, op til år 2000. Jeg indrømmer, at afgiftspolitikken naturligvis spiller ind; ved højere afgifter kan kapaciteten strækkes længere, ved lavere eller ingen afgifter måske lidt kortere.

Perspektiverne for den faste forbindelse, hvad det nu end bliver, som vi i øvrigt er enige om, er mange. Der er grund til her ved første behandling at gøre opmærksom på, at det får mange følgevirkninger, og at der bliver et ret stort minus for flyvetrafikken fra Jylland til København. Vi ser på side 54 i bind II fra det tekniske udvalg, at der regnes med en ret stor nedgang, lidt forskellig for fritids- og erhvervstrafik. Alle flyverterne er nævnt, og lad mig her bare nævne yderpunkterne. Jeg kan nævne, at den formodede procentvise nedgang som følge af Storebæltsforbindelsen for Ålborg er ca. 18, for Odense ca. 46, og for Billund ikke mindre end 49. Det var fritidstrafik; det er noget mindre for erhvervstrafik. Et minus vil der også være for vel alle Kattegatruterne. Men til gengæld bliver der selvfølgelig et ret stort plus både for person-, turist- og lastbiler og for DSB — de kunne som bekendt også godt trænge dertil. Det bliver jo fortrinsvis DSB, der tager flypassagererne. Det er ikke sagt for på nogen måde at dryppe malurt i bøgeret i vores enighed om det rigtige i den faste forbindelse. Men det er na-

[Holmberg.]

turligt at nævne de ting her, og i hvert fald ville jeg ikke undlade at gøre opmærksom på disse følgevirkninger.

Efter ministerens forslag bliver det i realiteten staten, der skal bygge, i alt fald stå som bygherre, og det er klart, at det er en af de ting, vi må drøfte meget nøje i udvalget. Umiddelbart gælder det vel de fleste af overføringerne, at det egentlig ser ret fornuftigt ud. Jeg er ikke sikker på, at jeg dækker min gruppe her. Men det er mit bestemte indtryk og mening, at der er visse ting, som er statsopgaver, og dette her er en af de naturlige statsopgaver. I den offentlige debat har der mange gange svirret rygter om alle dem, der vil bygge, men vi må alligevel erkende, at der er ingen særlig seriøse tilbud kommet herom.

Til slut kun dette. Har vi råd til begge projekter, og er det muligt teknisk, arbejdskraftmæssigt og økonomisk at sætte disse gigantprojekter i gang samtidig? Se, en form for samkøring ville nok være fornuftig, men herom mangler vi yderligere oplysninger, for vi kan ikke læse det i ministerens fremsættelse af de lovforslag. Ministeren anfører, at det skal finansieres ved inden- og udenlandske lån. Det er meningen, at de, der flyver på lufthavnen, skal betale den, og de bilister, der kører på broen, skal betale den. Det lyder meget enkelt, men jeg er alligevel overbevist om, at nationaløkonomisk er det ikke så enkelt, som nogle her vil stille det op. Jeg er tilbøjelig til at tro, at skal vi vælge, og er det ikke muligt at sætte de to store projekter i gang samtidig, er det nok alligevel rigtigt, at det projekt, hvor spaden først må i jorden måske, så det får lidt forspring, er lufthavnen. Skal vi være realistiske, må vi konkludere, at der er mulighed for at sejle på Store Bælt endnu et stykke tid, men skal man kunne tage den flytrafik, som vi ved kommer, er Saltholm absolut den mest presserende opgave.

På mit partis vegne kan jeg tilsige en meget velvillig behandling. Vi er meget enige med arbejdsudvalget, der til sidst skri-

ver om Store Bælt, at de økonomiske fordele generelt bliver undervurderet. De bygger kun på de direkte målelige fordele for trafikkanterne og ikke så meget på de betydelige afledede samfundsøkonomiske fordele i øvrigt.

Bilgray-Nielsen: Ja, vi kan i hvert fald konstatere, at når vi debatterer trafik, bliver det lange taler. Vi må vel samtidig konstatere, at der ikke er så forfærdelig meget nyt i det, der bliver sagt, og jeg kan allerede nu sige, at jeg nok heller ikke selv er i stand til at bringe noget særlig nyt i forhold til tidligere debatter om disse emner. Men jeg synes alligevel, at det skal siges, at med de lovforslag, der er lagt frem, tegner der sig en vis afklaring, og det er nok, når alt kommer til alt, ønskeligt.

Det udspil, der nu er kommet, har sit udgangspunkt i den debat, vi havde i maj sidste år, og som sluttede med en dagsorden, der henstillede til regeringen at komme med et nyt diskussionsgrundlag, og det hed i dagsordenen, at det skulle være på betryggende grundlag. Dermed mente i hvert fald vi, der var medforslagsstillere til dagsordenen, at der skulle være tilvejebragt en række ret konkrete undersøgelser, som vi tidligere har peget på var nødvendige, før vi kunne træffe beslutningerne, før vi kunne gå i gang med prioriteringen af opgaverne. Det var nødvendigt for os dengang, som jeg forstår det også er nu, at sige, at der skal prioriteres, dvs. at der skal opstilles en rækkefølge. Vi kan ikke nu give os til at gennemføre de store anlægsopgaver samtidig — og det er jo det, der er tale om i ministerens forslag.

Hvad angår dagsordenens krav om, at der skulle tilvejebringes et betryggende vurderingsgrundlag, mener vi, at det må vi sige nu foreligger for Store Bælts vedkommende. Med den sidste rapport fra Storebæltsudvalget er der i virkeligheden udarbejdet et særdeles konkret og omfattende materiale med undersøgelser, der er meget omfattende, og som forsøger at sammenstille faste forbindelser af forskellig udformning med fortsat

[Bilgrav-Nielsen.]

færgefart, vurdere omkostningerne derved og trafikanternes omkostninger ved forskellige takstniveauer osv. osv. Jeg mener, at man har nærmet sig meget tæt til det, man kan kalde en samfundsøkonomisk vurdering af et trafik anlæg. Det er, hvad vi adskillige gange har efterlyst, når vi har stået over for at skulle tage stilling til store trafikprojekter, og det er, hvad vi i særlig grad før beslutningen om Saltholmlufthavnen har forlangt.

Om forslaget til en fast forbindelse over Store Bælt kan jeg sige, at vi i den radikale gruppe er interesseret i under det udvalgsarbejde, der kommer, at få foretaget flere vurderinger af forholdet mellem bro-løsningen, som er foreslået af regeringen, og en tunnelloøsning.

Jeg har nok bemærket, at der indtil nu i debatten har været fremsat skarpe standpunkter og taget en ret så klar stilling, hvilket kunne tyde på, at de, der har bragt indlæggene, har en evne til at se længere ud i fremtiden end andre. Jeg synes, det er værd at holde fast ved, at hvis man sætter sig som et principielt mål — og det har der været i det mindste ét indlæg der gjorde — at man ikke ved en fast forbindelse vil tillade bilisterne selv at køre over, må man have gjort sig nogle forestillinger om, hvad konsekvenserne bliver. Det er klart i Storebæltbetænkningen, at man foreslår en tunnelloøsning som en første etape, men det er lige så klart, at man ikke i betænkningen gør sig nogen forestilling om, at man kan fortsætte med at transportere gods og biler på jernbanevogne. Man forestiller sig på et eller andet tidspunkt som supplement en bro, således at bilisterne selv kan køre over. Jeg vil gerne stille det spørgsmål til dem, der mener, at det eneste helt rigtige under alle omstændigheder er bilfærgeløsningen, om de mener det så konsekvent, at vi, uanset hvordan trafikken udvikler sig, i al fremtid skal have tunnelkapacitet nok og færgekapaцитet nok til, at vi kan fortsætte denne transport.

Det er min opfattelse — men som sagt ønsker vi disse ting nærmere belyst i udvalget, inden vi tager endelig stilling til dem — at bro-løsningen trods alt må siges at være den bedste, den mest endelige løsning. Jeg ved godt, at der samfundsøkonomisk er

nogle betragtninger, der kunne tale for tunnelloøsningen. Men i betragtning af, at indstillingen fra udvalget bygger på, at tunnelen står færdig allerede i 1980, og at man regner med, at når vi når frem til 1995, er kapaciteten af dette anlæg opbrugt, ligger der altså heri, at jo længere vi udskyder færdiggørelsen af det første anlæg over Store Bælt, des mindre er der, der taler for, at man skal begynde med den billige løsning. Det synes jeg vi skal dvæle lidt ved i udvalget. Nu kan vi jo ikke blive færdige i 1980, men jeg synes, vi skal prøve virkelig at grave i, om det er realistisk at regne med, at den første forbindelse kan være klar allerede i 1982, og om vi ikke snarere realistisk må regne med 1985.

Det er også et spørgsmål om tilvejebringelse af den nødvendige kapital til at gå i gang med anlægget. Vi er åbne over for ministerens forslag om, at man skal oprette en statslig forvaltningsvirksomhed, statsbroen Store Bælt. Jeg forstår på hr. Stæhr Johansen, at han ønsker en anden løsning. Jeg synes ikke, vi skal binde os for stærkt til disse mulige løsninger endnu. Ét er nok i hvert fald sikkert: uanset om vi skal investere i statslig eller privat regie, er det på det samme grundlag, vi skal gøre det, nemlig i forhold til samfundets samlede bæreevne. Ganske vist var det hr. Stæhr Johansens opfattelse, at man netop kunne tilvejebringe kapitalen, hvis det var en privat virksomhed, der stod for anlægget og driften. Men det må foreløbig stå hen som et postulat. Jeg synes, vi skal prøve at undersøge det lidt nærmere. Det er klart, at det drejer sig om at få den mest rentable form. Vi må regne med, at hvis vi skal etablere dette anlæg i privat regie, skal der være plads til en rimelig fortjeneste på anlægget, og det kan jo føre med sig, at vor kontrol over afgiftsniveauet ikke bliver den samme, som når vi har det i statslig regie. Jeg mener, det er forhold, som vi må tage op til virkelig seriøs og fordomsfri bedømmelse i udvalget og ikke binde os for stærkt på forhånd.

Men det er væsentligt, synes jeg, at vi får et afgiftsniveau på den faste forbindelse, som står i forhold til omkostningerne ved at drive den og få forrentet og afskrevet låne- ne. Det er jo sådan i øjeblikket — det er vel nærmest en offentlig hemmelighed — at taksterne på Store Bælt er betydelig højere

[Bilgrav-Nielsen.]

end nødvendigt for selve overfartens rentabilitet. Man skal gøre sig klar over, og det skal navnlig trafikministeren, at får vi denne faste forbindelse med et afgiftsniveau, der svarer til omkostningerne, mangler vi dækning for en del af underskuddet på statsbanerne, som så ikke kan dækkes ind ved en for høj afgift på Store Bælt. Men det er et andet problem, som vi nok kan komme tilbage til senere.

Jeg tror som sagt — og det er vi enige om i den radikale gruppe — at Storebæltsforbindelsen vil få en overordentlig positiv betydning for samfundets udvikling fremover, ikke mindst for den erhvervsudvikling, som vi ønsker mere ligeligt fordelt over hele landet, end tilfældet har været. Det må være nøje i tråd med de mange synspunkter og formuleringer om, hvordan man skal stimulere erhvervsudviklingen og egnsudviklingen, at man får etableret denne faste forbindelse.

Det er altså den radikale gruppes opfattelse, at det først fornødne, det mest preserende, er den faste forbindelse over Store Bælt. Men vi har det lille forbehold, at vi gerne i udvalget vil diskutere den tekniske udformning og investeringsforløbet for derved at finde frem til, hvilket år det er rimeligt at regne med som afslutningsår på anlægget, hvilket som tidligere sagt også kan få indflydelse på udformningen af anlægget.

Så er der det andet lovforslag, forslaget om Saltholm. Det er en ganske indlysende selvfølge for den radikale gruppe, at det er alt for risikabelt at satse på to så store og omkostningskrævende anlæg i samme periode, men det er jo det, der bliver tale om, hvis man følger ministerens forslag. Deri ligger altså, at vi ikke kan tilslutte os forslaget om at etablere lufthavnen på Saltholm som foreslået af ministeren. Det betyder for at sige det præcist, at vi er villige til at debattere dette problem videre, men vi ser ingen udveje for at gå i gang med investeringen, før vi er færdige med at bygge den faste forbindelse over Store Bælt, og hvis vi til den tid skal acceptere et lufthavnsbyggeri på Saltholm, kræver det, at vi har helt anderledes eksakt viden om det, vi går i gang med, end vi har fået indtil nu.

Når der tidligere i debatten har lydt røster, som tyder på en vis beklagelse over, at

et så stort flertal som 123 af folketingets medlemmer ikke har kunnet føre til, at man har besluttet sig, må jeg sige, at jeg ikke ved, hvor årsagen ligger, men den må vel søges hos de samme 123. Det kunne tænkes at hænge sammen med, at flere og flere er blevet betænkelige ved det beslutningsgrundlag, man dengang havde skabt sig, og er man det, synes jeg, man skal sige det rent ud, og lad os så i fællesskab finde et beslutningsgrundlag, som vi synes dækker.

Jeg vil godt sige til ministeren, at det er egentlig ikke så vanskeligt at finde ud af, hvordan man skal undersøge den sag. Man kan stort set tage modellen fra Store Bælt. Vi har ikke til dato foretaget undersøgelser, som bare tilnærmelsesvis tangerer samfundsøkonomiske vurderinger af lufthavnsanlægget på Saltholm. Vi har hele tiden spurgt: kan vi få forrentet den kapital, vi investerer på Saltholm? Vi har anlagt nogle trafikøkonomiske beregninger, andre vil sige nogle privatøkonomiske betragtninger. Men det drejer sig om at finde ud af, om vi ikke kunne nå den samme givtige forrentning, som man påstår kan nås på Saltholm, ved at investere de samme midler på et andet område, ved at udbygge Kastrup mod sydvest f. eks., en idé, som jeg synes man opgav alt for tidligt.

Men der er mange aspekter i dette her. Man hænger sig på støjproblemet, og jeg ser, at ministeren gør meget ud af at forklare, at det er en mægtig virksomhed, vi har i Kastrup; der er 10.000 mennesker, der har deres arbejdsplads her, og det er en væsentlig årsag til, at man skal ekspandere på Saltholm. Ja, man ved, at forretningen i Kastrup er god. Det, man ikke ved, er, om forretningen på Saltholm bliver god. Jeg bliver meget betænkelig ved, om det er en god forretning, når hr. Horn siger, at vi må love SAS, at de ikke ved en beslutning om at bygge på Saltholm kommer ud for økonomiske vanskeligheder. Hvad ligger der bag dette? Har også hr. Horn betænkeligheder ved rentabiliteten og udbyttet for selskaberne ved en overflytning til Saltholm? Noget kunne tyde på det.

I øvrigt om dette med arbejdspladsen og de 10.000: det er klart, at man må have omsorg for så stor en arbejdsplads. Men skal man vurdere, om det er nødvendigt af hensyn til den at flytte til Saltholm, må man sige:

[Bilgrav-Nielsen.]

kan arbejdspladsen Kastrup ikke opretholdes? Kan den ikke udvikles? Hvis alternativen var ledighed for de 10.000, var svaret meget indlysende, men det er det ikke. Det er også et spørgsmål om anbringelse af den samme arbejdskraft i andre produktionsvirksomheder.

Jeg mener, det er sådanne betragtninger, vi må forlange bliver lagt til grund for disse overvejelser, og det er nok mangelen på sådanne undersøgelser, der trods det store flertal på 123 alligevel er ved at bevæge sine ender lidt i en lidt anden retning.

Når vi når frem til det tidspunkt, da forbindelsen over Store Bælt er bygget, kan vi diskutere Saltholmproblemet igen, eller storlufthavnsproblemet i Københavnsområdet; men så må det ske på det grundlag, jeg her har skitseret. Det er jo ikke forkert, når det er blevet påstået, at ikke én uafhængig — jeg vil tillade mig at bruge det udtryk; jeg ved, det godt kan misforstås, men det må det ikke blive — ikke én økonom uden for trafikministeriets eget område har udtalt sig til gunst for anlægget på Saltholm. Den eneste samfundsøkonomiske vurdering, der har været tilløb til omkring Saltholmanlægget, var den, der blev foretaget i 1968 af embedsmænd fra forskellige ministerier, det såkaldte Schlebaumudvalg, som kom til den konklusion, at meromkostningerne ved at tilvejebringe lufthavnen på Saltholm ikke ville give nogen positiv forrentning. Det er, hvad vi foreløbig har, og det synes jeg nok kunne sige os lidt om, at tingene ikke er så sikre, som man vil give det udseende af.

Måske jeg lige skulle korrigerer forslaget lidt i forhold til fremsættelsestalen. Det siges i fremsættelsestalen, at der er tale om to anlæg på tilsammen ca. 6 milliarder kr., og at luftfartsselskaberne selv skal investere lidt i Saltholm, så det måske bliver et mindre beløb. Man taler om, og det har også været sagt offentligt i debatten, at der er tale om 4,1 milliard kr. i Saltholm. Men det er jo en sandhed med modifikationer. Der er tale om, at anlægget af banerne og selve lufthavnen, som det er formuleret i § 1, stk. 2, koster ca. 4½ milliard kr. i første etape. Dertil kommer omkostningerne ved at erhverve øen — om det nu er 1,5 eller 15 mill. kr., er stadig lidt uklart efter hr. Horns indlæg. Omkostningerne ved at erhverve

øen og foretage de nødvendige forundersøgelser, som er omtalt i § 2, vil være i alt 45 mill. kr. Dertil kommer, at § 3, der omfatter anlæg af anlægshavne, som er nødvendige dels på Saltholm, dels på Amager, tilsammen efter lovforslaget koster 578 mill. kr. Det er altså omkostningerne ved første etape, og lægger vi dem sammen, får vi et andet beløb end 4,1 milliard kr., nemlig 4,7 milliarder kr. Det er jo ikke ligegyldigt, om det er tale om 4,1 eller 4,7 milliarder kr., og det er ikke ligegyldigt, om man bibringer befolkningen den opfattelse, at det er, hvad anlægget koster i dets fulde udførelse, når der i virkeligheden er tale om en første etape. Måske er det kun 1/3 af omkostningerne ved det endelige anlæg.

Det er selvfølgelig ting, som vi kan korrigere i udvalget. Jeg synes bare, det bør fremgå klart, når man fremsætter et sådant lovforslag, hvad omkostningerne er, så vidt det kan fastslås. I øvrigt kan vi konstatere, at der i de år, man skal bygge, skal ansættes i alt ca. 53 medarbejdere yderligere i Københavns lufthavnsvæsen. Det er også en ekstra omkostning.

Der er en anden ting, som jeg synes har skabt en ny situation. Jeg tror, det var hr. Guldberg, der var inde på, at det nye tilbud fra Sverige om at bygge den faste forbindelse mellem Malmö og København som tunnel fra Saltholm til Amager åbner nye muligheder for Danmark. Det er tænkeligt, men nu er det jo sådan med dette anlæg, at det ikke er endeligt aftalt, og da Saltholmforslaget bygger på den indstilling, der kom fra anlægs- og planlægningsudvalget i 1968, må man se på, hvad der egentlig i dette udvalgsarbejde var grundlaget for anlægget med hensyn til trafikspørgsmålet, som jo ikke er lille. Der er landtrafikale anlæg, som bliver nødvendige, efterhånden som lufthavnen på Saltholm udvikler sig, for man må jo gå ud fra, at det er meningen, at vi skal skaffe plads til en lufthavn, som kan udvikle sig og blive betydelig større end den, vi har i Kastrup. Grundlaget for planlægningen var, at man skulle tilstræbe 50 pct.s kollektiv trafikbetjening af lufthavnen. Hr. Guldberg taler om, at man måske helt skulle forlange kollektiv betjening. Jeg tror nu nok, at man skal undersøge konsekvenserne af det, inden man beslutter sig. Jeg er overordentlig sikker på, at lufthavnen vil få en langt ringere

[Bilgrav-Nielsen.]

tiltrækningskraft på publikum, navnlig da fra svensk side, hvis det skulle blive et krav.

I programplanen, som forslaget bygger på, regner man altså med 50 pct.s kollektiv trafikbetjening ved åbningen i 1985, og det gør man ud fra den betragtning, at det nok ikke er rimeligt at regne med, at der i Københavnsrådet og på Amager er anlagt et så stort antal motorgader, at man kan afvikle trafikken individuelt. Det, man må regne med som en realistisk udformning af motorgadenettet i og ved København, er, at der bliver anlagt en Godsbanering i 6 spor, ført helt over havnen og Amager til Amagers østkyst, at der bliver anlagt en Søring, også ført helt over til Amagers østkyst, og at der bliver anlagt en Bomløbsforbindelse — de, der har været med i trafikudvalget, ved, hvad det er for en — der måske bliver dobbelt så dyr som Søringen. Det er, hvad man regner for realistiske motorgader i København, og når man ikke kan regne med mere, må man satse på 50 pct.s kollektiv trafikbetjening af lufthavnen. Ja men så var der vel grund til for trafikministeren at overveje, om det er realistisk med disse motorgader. I morgen kommer vi jo til den sag, og der er nok enighed om, at visse af de motorgader, der har været planlagt, ikke skal gennemføres. Det bliver derfor et spørgsmål, om der overhovedet i programplanen og den forestilling, man havde om trafikbetjeningen her, er et grundlag for at fremsætte et lovforslag allerede nu.

Lovforslaget om Saltholm er det første af to, og man må jo sige: det mindst interessante af de to. Der mangler nemlig, som der står i fremsættelsen, et forslag om finansieringsform og plan for lufthavnen som forudsat i loven om lufthavnsvæsen. Det er korrekt, der skulle være en finansieringsplan. Den savner vi altså nu. Den må komme senere, siger ministeren; det er da betryggende, og det er også nødvendigt, for at vi kan komme igennem, hvis man skal igennem med noget. Det væsentlige ved denne sag må være denne finansieringsplan, som vi ikke har endnu, for at vi kan se, om der overhovedet er plads til projektet i investeringerne, og det må da også være nødvendigt for ministeren og folketingsretten, før man tager stilling til dette første lovforslag, før man går i gang med ekspropriation på Saltholm,

at vide, om den finansieringsplan, der kan tilvejebringes, er acceptabel. Der er derfor god grund til — det vil jeg gerne sige i forlængelse af, hvad jeg allerede har sagt — at slutte op om den henstilling, der kom fra hr. Stæhr Johansen om, at vi skiller disse to forslag fra hinanden og nu interesserer os for det, der er realisabelt, for det, der er mulighed for at arbejde med overhovedet, nemlig den faste forbindelse over Store Bælt.

Der er i øvrigt det at sige, at forslaget om Saltholm lufthavn jo bygger på en række forudsætninger, som endnu ikke er skabt, en række forudsætninger, der er opremset på side 3 i bemærkningerne til forslaget, alt sammen omhandlende ting, der skal forhandles med svenskerne, og som svenskerne skal give tilsagn om. Altså en slags håndfæstning til svenskerne, som bl. a. går ud på, at man ikke fra svensk side på noget tidspunkt efter lufthavnens etablering vil stille krav om restriktioner, f. eks. under hensyn til den støj, der måtte udvikle sig. Jeg tror, det er letsindigt, hvis folketingsretten træffer beslutninger af nogen art, før disse spørgsmål er tilfredstillende belyst.

Det ligger altså klart, at vi mener, vi må skille disse anlæg, og at vi mener, det er Storebæltsforbindelsen, vi må interessere os for, al den stund den ligger klarest og bedst belyst. Jeg er enig i, hvad der har været sagt om, at det er en meget sikker væstering. Der ligger altså klart en prioritering i, hvad vi her har givet udtryk for.

Det næste, jeg skal sige, er, at vi også mener, vi må ophæve den stoplov, som gælder i Kastrup. De, der erindrer de omstændigheder, hvorunder denne stoplov blev til, har ikke svært ved at finde de argumenter, der skal til for at lade den ophæve. Det skal sådan set være de eneste bemærkninger herom, jeg gør i denne omgang, idet jeg dog vil sige, at vi ikke ved at ophæve stoploven i Kastrup har sagt ja til enhver investering i Kastrup. Det er indlysende, at vi må se kritisk på de forslag, der måtte komme om nyinvesteringer i Kastrup. Det er klart, der er støjmæssige hensyn, der skal tages i Kastrup, men her er jeg enig med hr. Guldberg, når han stiller sig tvivlende over for, om det er nødvendigt, at vi skal have parallelbaner i vor lufthavn i Københavnsområdet. Noget af det, der giver støjproblemerne, er jo tværbane 12-30. Kunne vi undgå at bygge

[Bilgrav-Nielsen.]

en parallelbane til den, tror jeg, at megen kritik imod lufthavnen ville forstumme. Det er den, man frygter. Jeg er derfor enig med hr. Guldberg, når han nu rejser spørgsmålet, om det er rimeligt at satse på tværbaner. Jeg forstår godt, at hr. Guldbergs spørgsmål alene var møntet på Saltholm lufthavn, men kan man undvære dem på Saltholm, må man jo også kunne undvære dem i Kastrup.

Med disse ord skal jeg tilsige en velvillig behandling af forslaget om anlæg af en fast forbindelse over Store Bælt.

Arne Larsen: Spørgsmålet om at anlægge en fast forbindelse over Store Bælt har været diskuteret i offentligheden, ja, også her i folketinget, snart gennem 35 år. I 1948 nedsatte folketinget en kommission om Storebæltsproblemet. Den afgav betænkning i 1960. Senere nedsattes endnu et arbejdsudvalg, som kom med en betænkning i 1968, og i september 1970 nedsattes et teknisk udvalg, som kom med en rapport i november 1972. Man kan altså ikke klage over, at dette problem ikke er blevet meget, meget grundigt behandlet. Det er blevet vendt og drejet på alle leder og kanter, men karakteristisk nok er det, at jo længere man trak beslutningen ud om at anlægge denne faste forbindelse, jo større behov blev der for undersøgelser, nye problemer skulle endevendes osv. Sådan er det gået med så meget i dansk trafiklovgivning. På et eller andet tidspunkt er man blevet enig om, at nu skal man nok løse det på den og den måde, men så udskyder man beslutningerne, og når der så er gået nogle år, skal vi til at endevende problemet igen. Og når vi begynder forfra, viser det sig, at den løsning alligevel ikke er tilfredsstillende, som vi fandt frem til for år tilbage.

Hen ad vejen, mens vi har diskuteret en fast forbindelse over Store Bælt, har vi jo klaret trafikforbindelsen, og den er da blevet klaret på en ret så tilfredsstillende måde. Der er vel næppe nogen, der vil påstå, at vi ikke har en udmærket færgeforbindelse over Store Bælt, som indtil videre har løst sin opgave ganske tilfredsstillende. Vi har både et anlæg for personer og gods, og vi har et anlæg for biler. Teknikken skrider jo fremad, og vi kan forvente yderligere fremskridt med hensyn til større og bedre, hurtigere

færger, bedre terminaler osv., så der er ikke noget, der indicerer, at vi ikke ville være i stand til at klare vores trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark ved hjælp af færger, således om vi gør det i dag ved Store Bælt.

Det er et helt andet problem, man kører op som det helt store, og det er spørgsmålet om den tid, vi spilder på Store Bælt ved, at vi skal sejle i stedet for at køre. Nu har man regnet ud, at man ved at lave en fast forbindelse rundt regnet kan nedsætte rejsetiden over Store Bælt med ca. 1 time: 60-70 minutter. Og så kan man jo prøve på at omregne, hvad det at spare 1 time betyder rent samfundsøkonomisk. Hvis man regner med ca. 10 mill. mennesker, der befordres over Bæltet om året, og man sætter den sparede time til 20 kr., ja, så har man altså en samfundsmæssig gevinst på 200 mill. kr. om året ved at lave en fast forbindelse. Men er det tilstrækkeligt til at motivere, at vi laver denne faste forbindelse?

Der er dem, der tror, at vi kan bygge et anlæg til 3 milliarder kr. og så stille det gratis til disposition for borgerne her i landet. Det tror jeg nok er en noget letsindig omgang med kendsgerningerne, for nogle skal jo betale, og så bliver det skatteyderne i stedet for dem, der skal bruge anlægget. Nogle tror altså, at vi enten kan komme gratis over, eller at vi kan nedsætte de nuværende takster med 50 pct., men det koster immervæk nogle penge at lave dette anlæg. Hvis man adskiller det således, at man siger, at de, der benytter jernbaneanlægget, skal betale for det, de benytter, og de, der benytter vejanlægget, skal betale for det, de benytter, ja, så kan man stille det op sådan, at det kommer til at koste ca. 1½ milliard kr. godt og vel at lave en vejforbindelse, hvortil kommer renter af lånene i byggetiden, således at det er ca. 2 milliarder kr., som skal forrentes og afskrives, anlægget skal vedligeholdes, driften skal holdes i gang osv. osv. Det er mange kroner, der skal ind i kassen hver dag for at klare det problem. Jeg er lige ved at sige, det er 1 mill. kr., der skal i kassen hver dag i afgifter, for at man kan klare den side af sagen. Jeg tror derfor ikke, man kommer uden om afgifter.

Som tiden er gået, har trafikken mellem landsdelene, mellem Øst- og Vestdanmark,

[Arne Larsen.]

jo også fundet nye veje. Vi har fået en udvikling af de nordlige ruter over Kattegat, og de har overtaget en ganske betydelig del af trafikken. Trafikken på Store Bælt i forhold til den samlede trafik mellem Øst- og Vestdanmark er jo faldende, det er en kendsgerning. Ca. 70 pct. af den del af trafikken, der skal foregå fra Østdanmark til Vestdanmark, kommer fra Midtjylland og fra den nordlige del af Jylland, og disse trafikanter ville måske ganske naturligt foretrække, sådan som også andre ordførere har været inde på det, en mere direkte linje, nemlig over Samsø-Kattegat. Det er helt givet, at det er et problem, som vi også kommer til at se på, og som vi må løse på et eller andet tidspunkt. Spørgsmålet er, om det tidspunkt egentlig ligger så langt ude i fremtiden. Da mange af trafikanterne må køre en stor omvej for at komme over Store Bælt, er det slet ikke sikkert, det er så attraktivt alligevel, at vi får en fast forbindelse. Hvis man kan flytte sig fra Jylland til Sjælland på 1½ time, så er det jo ikke givet, at man foretrækker en omvej på 2-3 timer, fordi vi får en fast forbindelse.

Vi har også set en udvikling i det indenrigske flyvet net herhjemme; det har fået en større og større betydning. Provislufthavnene er blevet udbygget, og det er også sikkert, at denne trafik vil stige; tallene viser jo, at der er en stigning i trafikken på provislufthavnene på 15 pct. om året. Mange af disse lufthavne vil, til trods for at vi har en fast forbindelse over Store Bælt, have et meget stort trafikunderlag.

Forbindelserne til kontinentet går jo heller ikke over Store Bælt og lader sig næppe tvinge over Store Bælt. Vi udvikler linjer til kontinentet — Gedser-Warnemünde, Rødby-Puttgarden — og der er ingen, der skal fortælle mig, at fordi vi får en fast forbindelse over Store Bælt, så går alle de internationale tog fra Skandinavien og til kontinentet over Store Bælt. Det er jo en omvej, det vil tage længere tid. Derfor tror jeg, at de veje, som mere eller mindre er indarbejdet, og som eksisterer i dag, de bliver ikke så nemme at likvidere, fordi vi får en fast forbindelse over Store Bælt.

Der er mange problemer i forbindelse med etablering af en fast forbindelse over Store Bælt. Den koster som sagt ca. 3 milliarder

kr., og man skal altså nøje undersøge, hvor stor nyttevirksomheden egentlig bliver af dette anlæg. Naturligvis, hvis vi afskaffede alle takster, således at man kunne køre og transportere gods frit uden betaling, så vil jeg nok tro, at nyttevirksomheden blev stor. Men det er som sagt et meget stort problem, om det overhovedet kan lade sig gøre.

Man har rejst det spørgsmål, hvem der egentlig kommer til at tjene på en fast forbindelse over Store Bælt. Nogle har den forestilling, at den vil være til gavn for jernbanerne, for DSB, og jeg skal da ikke udelukke, at nogen trafik vil blive flyttet over til jernbanerne og ny trafik vil blive dannet, fordi man får det faste anlæg. Men tror man ikke inderst inde, at det alligevel vil blive vejtrafikken og lastbiltrafikken, der vil få endnu større godsarbejde og transportarbejde i det øjeblik, vi får en fast forbindelse over Store Bælt? Jeg er svært bange for, at det vil gå sådan, således at DSB kommer til at miste yderligere andele af godstransportarbejdet her i landet.

Når alt dette er grundig gennemtænkt, og såfremt vi beslutter os for at bygge en fast forbindelse, så bliver spørgsmålet: hvilken løsning skal vi så vælge rent teknisk? Der er mange muligheder, og teknisk udvalg peger jo på en halv snes forskellige muligheder, og kombinationer. Skal vi se økonomisk på det, peger det mod en tunnelloøsning med to jernbanespor, et bil-på-tog-anlæg over Østerrenden og en lav jernbanebro over Vesterrenden. For øvrigt: hvor lav denne i sidste instans kan blive, er vist et spørgsmål; der er jo internationale interesser heri. Et anlæg af en sådan karakter vil koste ca. 1,6 milliard kr., og dertil kommer rullende materiel, men en broløsning koster immervæk ca. 3,1 milliard kr.

Forslaget går ud på, at der bygges en kombineret jernbane- og vejbro med to banespor og en 6-sporet motorvej med to nødspor; det er jo et temmelig stort anlæg, der her er tale om. Personlig er jeg mest stemt for tunnelloøsningen. Det er den billigste og den enkleste og mindst ressourcekrævende. Det er også et effektivt system. Tunnelteknikken har udviklet sig rivende gennem de sidste år. Det er bil-på-tog-løsningen, man bruger i Alperne, og som det også er meningen man skal bruge over Den engelske Kanal. Engelske og franske tekni-

[Arns Larsen.]

kere har arbejdet meget med det problem, og i forbindelse hermed kunne jeg ønske mig, at vi fik lejlighed til at stifte bekendtskab med de tekniske forarbejder, der har været og er til Kanalprojektet, således at man kan se, hvordan denne tunnelloøsning egentlig skal udformes. Nu er det selvfølgelig et langt større anlæg, der er tale om over Kanalen, ca. 9 gange så langt som det anlæg, vi skal have over Store Bælt.

Der er nogle, der forestiller sig, at det bliver en uhyggelig affære at bevæge sig gennem en tunnel under Store Bælt, men vi har da muligheder for at lave dette anlæg på en sådan måde, at det kommer til at virke både tiltalende og godt. Man bør udnytte Halskov Rev, og man bør udnytte Sprogø Rev mest muligt ved dæmningsbyggeri. Så vil den tunnelstrækning, som skal forbinde disse dæmninger, såmænd ikke være mere end 5 à 6 km lang, og hvis man forestiller sig, at man kører med 90 km fart, hvilket vist ikke er vanskeligt, så vil det sige, at man farer igennem denne 5-6 km tunnelstrækning på 4 minutter. Det er altså den tid, det tager, og det kan vel ikke virke afskrækkende.

Man har diskuteret i dag et sådant anlægs effektivitet, og man henviser til nogle bemærkninger i det tekniske udvalgs rapport om, at dette anlægs muligheder slipper op i 1995. Ja, ud fra de forudsætninger, som rapporten bygger på. Men der er da ingen, der siger, at det ikke kan laves bedre end det foreslåede i rapporten. I rapporten siges det bl. a., at der kan afgå 18 biltog i timen fra terminalerne, og så har statsbanerne endda rigelig plads til deres godstog og deres persontog i tunnelanlægget. Der kan altså afgå 18 biltog i timen, og disse biltog kan medbringe 300 bilenheder. Så kan man jo prøve at gange 18 med 300, det bliver 5.400 i timen. Så vidt jeg ved, har en 6-sporet motorvej en kapacitet på 5.000 biler i timen. Det kan ske, jeg husker forkert, men det er da noget i den retning. Det vil altså sige, at dette tunnelanlæg, således som det er foreslået, har samme kapacitet som den motorvej, som man ellers foreslår skal lægges oven over Bæltet. Der er endda ikke nogen, der kan forhindre os i at gøre intervallerne mindre, gå fra 2½ til 2 minutter eller til 1½ minut, eller hvad ved jeg, teknikken går jo

immervæk fremad. Eller man kan gøre togene længere, så de i stedet for at transportere 300 biler måske kunne transportere 500 biler pr. gang. Der er altså masser af muligheder, endog for at udvide dette anlæg. At anlæggets kapacitet er udtømt i 1995, det tror jeg ikke et eneste øjeblik på. Tværtimod tror jeg, at det vil leve langt ind i det næste århundrede.

Dertil kommer, at man kan fordoble anlægget, man kan lave et nyt anlæg ved siden af, hvis det i år 2020 skulle vise sig at være nødvendigt.

Jeg kan sige, at vi i socialistisk folkeparti ikke er 100 pct. enige om denne tunnelloøsning, idet nogle af mine partifæller foretrækker et broanlæg, men det, vi i alle tilfælde ønsker at få garanti for, er, at vi får en seriøs og meget grundig undersøgelse af, hvilke muligheder der er, hvordan problemerne teknisk kan løses, og hvilke økonomiske konsekvenser de forskellige løsninger får.

Trafikministeren fastslog jo for ikke så mange måneder siden selv som en kendsgerning, at tunnelloøsningen var den eneste rigtige, og derfor undrer det mig, at han nu har skiftet standpunkt, og at han nu prøver på at argumentere for det stik modsatte synspunkt. Men det har hr. Guldberg jo været inde på, så det skal jeg ikke tage op igen. Jeg synes bare, det er nok så besynderligt. Jeg tror ikke, det kan være ud fra tekniske synspunkter; det må være andre hensyn, som har fået ministeren til at ændre sit tidligere standpunkt, altså politiske hensyn.

Jeg skal i øvrigt ikke komme ind på den tekniske løsning af selve broanlægget. Også her vil jeg dog pege på, at der sker noget med hensyn til brobyggeri verden over. Man foreslår her gennemsejlingsfag på 400 m eller 600 m. Jeg vil gøre opmærksom på, at man andre steder i verden bygger broer med gennemsejlingsfag på 1.000 m. Så vidt jeg er orienteret, agter man at bygge en bro med et sådant gennemsejlingsfag over Messinastrædet, og når det kan gøres andre steder, kan det selvfølgelig også gøres på Store Bælt.

Hvis vi når dertil, at vi skal have en fast forbindelse — enten som bro eller tunnel — så er det klart, at vi i øvrigt kan tilslutte os ministerens forslag med hensyn til forvaltningsorganerne og med hensyn til spørgsmå-

[Arne Larsen.]

let om optagelse af udenlandske lån. Det skal ikke være private interesser, der skal være dominerende. At forvaltningsvirksomheden skal være statslig, er vi 100 pct. enige med ministeren i.

Det andet spørgsmål, som vi har til debat i dag, er spørgsmålet om anlæg af en lufthavn på Saltholm. Dette forslag hilser socialistisk folkeparti med tilfredshed. Hermed indfrier regeringen og regeringspartiet jo et for længst afgivet løfte om, at vi skal have løst denne vigtige sag. Der har også været arbejdet med lufthavnsproblemerne meget længe og meget indgående, og jeg kan ikke forestille mig, at det vil være muligt at undersøge dette problem meget mere, end det er gjort. Derfor finder jeg, det er urimeligt, at hr. Bilgrav-Nielsen forlanger nye undersøgelser, nye kalkuler osv., osv. Dette problem har været endevendt tilstrækkeligt, og dette folketing må være modent nu til at træffe en politisk beslutning om anlæg af Saltholm lufthavn.

For nylig besluttede den svenske regering at tilbyde den danske regering, at Sverige ville bygge den faste forbindelse i K-M-linjen, og det er jo et forslag, som er blevet modtaget af den danske regering. Man har nu indledt et samarbejde og undersøgelser for at finde ud af, hvordan dette anlæg skal udformes. Det er selvfølgelig udmærket, for hermed blev der jo løst op for, kan man sige, en fremskyndelse af udflytningen af Kastrup lufthavn til Saltholm.

Der er et problem med udflytningen af Kastrup lufthavn til Saltholm, men at den er rigtig, er jeg ikke et eneste øjeblik i tvivl om. Vi kan naturligvis uden hensyntagen til noget som helst fortsætte udbygningen af Kastrup. Vi kan bebygge det meste af Sydamager med nye startbaner, vi kan sløjfe Dragør og Store Magleby for at gøre plads til udvidelser, for at gøre plads til nye hangaranlæg, nye værkstedsanlæg, nye charterterminaler, nye fragtterminaler osv. osv. Vi kan blive ved, som hr. Bilgrav-Nielsen foreslår, at udbygge Kastrup på Vestamager. Vi

kan anlægge nye startbaner, men hr. Bilgrav-Nielsen var dog i tvivl om, om han turde anlægge en parallelbane til 12-30. Det tror jeg også han skal være meget forsigtig med, for så kommer han nok i karambolage med befolkningen ude på Amager. Men man kan selvfølgelig tilsidesætte befolkningens krav i alle henseender og bare tromle videre. Men den går nu ikke i det lange løb. Støjplagerne på Amager og sodplagerne er uudholdelige for de mennesker, der bor i nærheden af flyvepladsen. Vi kan selvfølgelig påføre endnu flere tusinde mennesker disse plager ved at udbygge lufthavnen, men jeg tror ikke, en sådan indstilling er holdbar.

Man kan selvfølgelig også tage det hensyn til menneskene, at man siger: vi fjerner dem fra Amager, vi flytter dem fra lufthavnens omgivelser, vi flytter 15.000 eller 30.000 mennesker, jager dem fra hus og hjem — selvfølgelig mod erstatning, det er klart, men hvad vil det ikke komme til at koste? Prøv lige at gennemtænke dette. Det bliver milliardbeløb. Med en udvidelse af Kastrup i øvrigt til milliardbeløb tror jeg nok, at det i det lange løb vil være billigere at flytte til Saltholm.

1985 er jo skæringsåret, for da er mulighederne i Kastrup udtømt, da har vi ikke chance for at ekspedere flere passagerer end dem, som til den tid har meldt sig, og det endda med et nedsat serviceniveau. Jeg tror, at der sidste år blev ekspederet 8 millioner passagerer i Kastrup Lufthavn; i løbet af 7 år fordobles passagerantallet, og når vi er nået op på 20 millioner, så er det altså slut i Kastrup, og det sker i 1985.

Man kan selvfølgelig fordybe sig i samfundsøkonomiske beregninger over, om man skal nedlægge Kastrup eller lade være med at flytte den og sende de 10.000 mennesker et andet sted hen at arbejde, men det er klart, at det samfundsøkonomisk vil være et kolossalt tab, hvis vi ikke fastholder Kastrup lufthavn eller Saltholm lufthavn som et stort internationalt trafikcentrum — et trafikcentrum, som vil få og har en overordentlig stor betydning for dette lands øko-

[Arne Larsson.]

nomi. Det er klart, alene fordi der beskæftiges 10.000 mennesker derude, men også fordi flyvning er et valutaskabende erhverv, at Danmark har uhyre stor gavn af denne lufthavn, og derfor vil det være uforsvarligt at ødelægge dens muligheder for fortsat at ekspandere.

Lovforslaget er stillet op således, at vi i dag beslutter os til at gennemføre 1. etape af en udbygningsplan. Det drejer sig om inddæmningen af Saltholm og etablering af anlægshavne, således at arbejdet hurtigst muligt kan komme i gang. I løbet af et par år vil vi så få det endelige forslag om, hvordan anlægget på Saltholm skal se ud i dets endelige udformning. Det kan vi give tilslutning til. Vi tror, det er en fornuftig fremgangsmåde, for også rent teknisk sker der en hastig udvikling, som man naturligvis bør tage videst muligt hensyn til, hvis det er muligt.

Der er ét problem, som også har været rejst fra anden side under debatten, og det er spørgsmålet om dimensioneringen af det faste anlæg, som vi må have mellem Amager og Saltholm. Det er jo foreslået som en tunnel, og det er et overordentlig stort anlæg. Så vidt jeg har forstået, vil svenskerne også bygge dette anlæg, og indtil videre har jeg forstået det således, at det er tænkt som et tunnelanlæg, hvorigennem man skal føre 10 eller 12 vejbaner for at kunne afvikle trafikken over til Saltholm. Vi kan altså forestille os i 1985, at en 20-25 mill. mennesker skal ekspederes fra Saltholm. Tror man virkelig, at dette løses ved hjælp af et tilbringersystem, som udelukkende er baseret på individuel trafik, altså biler, busser eventuelt? Jeg tror det ikke. Jeg tror, det er nødvendigt, at vi på forhånd tager højde for, at dette anlæg skal dimensioneres således, at det kan bringe folk derover via et kollektivt trafikapparat, altså via en S-bane. Det er nødvendigt også af hensyn til befolkningen på Amager. Befolkningen på Amager har gennem mange, mange år været underforsynet med kollektive trafikmuligheder, og det ville være rimeligt, om vi i forbindelse med anlægget af Saltholm lufthavn også løste problemet med den kollektive trafikafvikling fra Amager. Jeg forestiller mig altså et kollektivt trafik anlæg, som både tilgodeser befolkningen på Amager og den til-

bringertrafik, der skal til Saltholm og måske endda videre til Sverige.

Jeg har, ligesom hr. Horn jo var inde på det, tidligere foreslået, at broanlægget i K-M-linjen blev dimensioneret således, at det også blev muligt at etablere jernbanetrafik mellem København og Malmö, og jeg håber stadig væk, at der er muligheder for at forhandle disse problemer med den svenske regering i forbindelse med det tilbud, som vi har fået om, at man fra svensk side vil bygge den faste forbindelse mellem København og Malmö.

Til slut skal jeg kun sige dette, at de meget store projekter, som vi behandler, jo kræver kæmpeinvesteringer. De kan have den største betydning for vort lands udvikling, hvis de lykkes; men går de i stå på halvvejen, er de til gengæld en dyr og farlig fejludvikling. Vore muligheder må bedømmes realistisk. Udgifterne må ses først og fremmest i lys af deres indplacering i de samlede trafikinvesteringer over en lang årrække, men måske også ud fra en almindelig bedømmelse af velstandsudviklingen i vort land. Uden en samlet indplacering i hele det økonomiske langtidsperspektiv vil det være stort letsind at vedtage disse planer.

Med disse ord skal jeg tilsige mit partis velvillige medvirken til gennemførelse af de foreliggende lovforslag, men som sagt: vi mener, at der er adskillige problemer, som bør nøje gennemdrøftes, inden vi lægger os endeligt fast.

Rohrsted: Da folketinget vedtog principbeslutningen i 1969 om overflytning af Kastrup lufthavn til Saltholm, skete det i hovedsagen ud fra to hovedsynspunkter. Det ene var, at der ikke på længere sigt eksisterede udvidelsesmuligheder for Kastrup lufthavn med den placering, lufthavnen i dag har på Amager i tæt bebygget område, uden at sådanne udvidelser ville skabe nye store miljøproblemer på Amager. Det andet hovedsynspunkt, som lå til grund for principbeslutningen, var, at miljøforholdene omkring lufthavnen allerede var af en sådan karakter, at det måtte betegnes som ganske utilfredsstillende stadig at udvide i Kastrup og stadig at lade tanken om udvidelse og udflytning stå hen i det uvisse.

Hvis man i dag stiller spørgsmålet — og det må være naturligt — hvad er der sket,

[Røhrsted.]

siden denne principbeslutning i 1969 blev taget i folketinget? så kommer man til den konklusion, at der er sket to væsentlige ting.

Det ene væsentlige, der er sket, er, at Sverige har erklæret sig villig til at bygge og fuldt ud finansiere en forbindelse Sverige-Danmark i linjen Kastrup-Saltholm-Malmö. Den danske regering har accepteret det svenske tilbud, og senest i april måned i år vil et udkast til en regeringsaftale om denne faste forbindelse mellem København og Malmö ligge klar. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger. Det svenske tilbud betyder naturligvis, at det økonomiske grundlag for de danske trafikinvesteringer i Saltholm bliver fundamentalt ændret. Samtidig betyder det, at en kommende storlufthavn på Saltholm fra starten kan være sikret et befolkningsmæssigt underlag også i den sydlige del af Sverige. Endelig betyder det, at Saltholmlufthavnen vil kunne betjenes i alt fald i nogle år via den forbindelse, som kommer i stand ved svensk finansiering. Det er indlysende, at det svenske tilbud gør, at Saltholm ikke længere kan betragtes som en form for science fictionprojekt, som man vel nok kunne sige at Saltholmprojektet blev betragtet som i tidernes morgen. Det bringer nemlig pludselig øen inden for rækkevidde, 7 km fra Kastrup, nær ved en storbys centrum, på en sådan måde, at man må sige, at der nu snarere er tale om et stykke billigt jord, der kan erhverves for en rimelig penge, til at foretage udvidelser, som kan betyde, at lufthavnsproblemet for Københavns vedkommende løses på en miljømæssigt tilfredsstillende måde.

Den anden væsentlige ting, der er sket siden 1969, er efter min opfattelse, at vi har kunnet se, at de trafikprognoser, som lå til grund for vurderingen af behovet for en storlufthavn i Københavnsområdet, har vist sig at ligge under de tal, den faktiske passagerudvikling viser. Hvis vi ser på de senest offentliggjorte tal for udviklingen i trafikken på Kastrup i løbet af 1972, så må vi konstatere, at nu er også fragttallene kommet med, sådan at udviklingen inden for fragtområdet også står mål i rigelig udstrækning med prognosernes tal.

Begge disse hovedpunkter synes jeg må tale for, at folketinget nu træffer beslutningen om anlæg af lufthavnen på Saltholm

ved at ophøje det lovforslag, der foreligger, til lov.

Jeg vil gerne føje hertil, at jeg finder, det er principielt meget betænkeligt, når man har at gøre med så store investeringer, som der her er tale om, at man bevæger sig i en siksakkurs og behandler denne sag på en meget lidt konsekvent måde. Beslutningen blev jo truffet i princippet i 1969. Derefter har kommunerne og planlæggerne og andre instanser kunnet rette sig, og jeg finder, det må være rigtigt nu at følge principbeslutningen op ved at vedtage det foreliggende lovforslag.

Jeg vil gerne sige et par ord om de miljøproblemer, der eksisterer i forbindelse med lufthavnens nuværende placering, fordi jeg ligesom føler, at de i denne debat har fået en for ringe placering, i hvert fald slet ikke den placering, de fortjener i en tid, hvor vel alle i denne sal er enige om, at vi må gøre noget for at forbedre det menneskelige miljø.

Støjen tror jeg nok fra alle sider er erkendt som et miljømæssigt meget stort problem. Her synes jeg det er tilfredsstillende at konstatere, at de sagkyndige om en kommende lufthavn på Saltholm klart udtaler, at en lufthavn på Saltholm hovedsagelig vil lægge sin støjbelastning, selvfølgelig over selve øen, men også over Øresund, altså uden for de store beboede områder, som i dag rammes af støjen. Også forureningen som følge af flytrafik i forbindelse med start og landing er vel erkendt fra alle sider som en stor belastning for de beboere, der i dag lever som lufthavnens naboer.

Der er imidlertid én form for miljømæssig risiko, som ikke nævnes tilstrækkeligt i debatten, og som jeg synes bør ind. Det er spørgsmålet om den nedstyrtningsrisiko, som eksisterer og vil eksistere i forbindelse med enhver form for luftfart. Vi har heldigvis indtil nu været i den situation, at de trafikulykker, der er sket i forbindelse med Kastrup lufthavn, er sket over åbent vand, men det er dog ikke sikkert, at dette bliver ved at være tilfældet.

Så sent som i forrige uge havde vi her i folketinget et spørgsmål fra hr. Valbak i forbindelse med flyvekatastrofen i Chicago, Midwaylufthavnen, hvor et fly gennempløjede et boligområde med frygtelige følger. Det glædede mig ved den lejlighed at konstatere, at trafikministeren medgav, at der

[Rohrsted.]

var visse paralleller mellem Kastrups placering op ad beboet område og Chicagolufthavnens placering.

Som konklusion synes jeg man må slå fast, at miljømæssigt er Kastrup lufthavn, med den placering den har nu, en gøgeunge placeret midt i en rede, hvor den ikke hører hjemme, og det bliver ikke bedre, det kender man jo fra naturhistorien, hvis gøgeungen får lov at vokse sig yderligere stor.

Det har været sagt i denne debat om miljøet, at man kan jo bare ekspropriere noget mere omkring den nuværende lufthavn. Jeg vil gerne understrege igen, at Kastrup lufthavn er ikke i stand til, selv ikke med meget betydelige ekspropriationer, at klare trafikudviklingen længere end til omkring 1985. Et andet synspunkt, jeg gerne vil understrege, er, at der er jo tale om nye boligområder, institutionsbyggeri af høj kvalitet, parcelhusområder m. v., som vil komme inden for en sådan eventuel yderligere ekspropriation i det område, hvor lufthavnen i dag befinder sig. Lad mig bare nævne, at der i bane 12-30's indflyvningsretning ligger to skoler, et nyt gymnasium, et nyt plejehjem, bibliotek, rådhus, politistation, og dertil kommer boligkarreer og parcelhuse af en meget høj kvalitet. Det vil koste betydelige summer.

Endelig må jeg tilføje: jeg er konservativ, og jeg er ikke særlig begejstret for tanken om store ekspropriationer i det hele taget; det kan vel ingen fortænke mig i.

Jeg vil gerne slutte med at sige, at ud over disse bemærkninger om miljøet er der selvfølgelig hele den økonomiske side, og dér vil jeg gerne erklære mig enig med mit partis ordfører, hr. Stæhr Johansen, i hans personlige bemærkninger om Saltholm. Jeg vil blot understrege, at der er tale om landets største arbejdsplads, det er sagt tidligere i dag. Lufthavnen er en god forretning; det er ikke sådan, at det er et underskudsgivende foretagende, tværtimod, det er en valuta-indtjenende forretning af ganske høj kvalitet. Med det kommende befolkningsgrundlag for lufthavnen i Sverige er der ikke tvivl om, at København og dermed hele det danske samfund vil have nytte og gavn økonomisk af at bevare denne store, indtægtsgivende forretning på danske hænder. Det betyder noget for en storby at have en ar-

bejdsplads og en virksomhed af Københavns lufthavns omfang.

§ 5 i lovforslaget indeholder jo forslag om ophævelse af anlægsstoppet i Københavns lufthavn i Kastrup. Jeg mener, det må være en forudsætning for ophævelsen af dette anlægsstop, at man klart fra folketingets side i forbindelse med lovforslagets behandling også beslutter sig for, hvilken tidsramme der gælder for lufthavnens fortsatte eksistens i Kastrup. For ingen kan jo være interesseret i, at der udvides mere end nødvendigt i Kastrup, når overflytningsbeslutningen er truffet.

Med disse ord vil jeg gerne udtrykke min tilfredshed med hovedlinjerne i det forslag, der foreligger om overflytning af lufthavnen til Saltholm, og udtale, at jeg gerne vil stemme for det. Med hensyn til de øvrige sager, der er på dagsordenen, vil jeg henholde mig til de bemærkninger, der blev fremsat af mit partis ordfører i disse spørgsmål.

A. Chr. Andersen: Til forslaget om en Storebæltsforbindelse med en kombineret jernbane- og vejbro har jeg ikke mange bemærkninger. Jeg kan for mit vedkommende tiltræde det. Den foreslåede udførelse har netop både jernbane- og vejbro. Jeg mener ikke, det kan være rigtigt at nøjes med at lave en jernbaneforbindelse igennem en tunnel. Hvis det skal ske, så skal det i hvert fald være i forbindelse med en fast vejforbindelse over Samsø. I øvrigt vil jeg med hensyn til jernbanetrafikken gerne bemærke, at det er vel nok nødvendigt at få en fast forbindelse mellem Helsingør og Hålsingborg samtidig; hvis jernbanetrafikken skal have en fremtid i den internationale trafik, så er en sådan forbindelse nødvendig.

Jeg kan imidlertid ikke lade være med at udtale min betænkelighed ved, at Storebæltsforbindelsen skal betales ved afgifter på den foreslåede måde. Jeg har godt nok lagt mærke til, at det er noget, alle ordførere er gået ind for, men jeg vil dog pege på, at man havde nu muligheden for her ved etableringen af en Storebæltsbro at fjerne den toldgrænse, der i dag egentlig er mellem Øst- og Vestdanmark. Der behøver i og for sig ikke afkræves bropenge af danske trafikanter. Derimod kunne der være grund til at afkræve udenlandske trafikanter en vej-

[A. Chr. Andersen.]

skat ved kørsel her i landet i det hele taget. Det er jo ikke alene broer, der koster penge, det gør motorvejsanlæggene også. Man burde finde et andet grundlag, når man skal skaffe dækning.

Det, der mest får mig til at tage ordet her, er spørgsmålet om lufthavnen på Saltholm, som jeg må erklære mig som absolut modstander af. Denne opfattelse deles af mange i min gruppe, vel nok cirka halvdel. Anlægget her kan blive en af de største fejltagelser, der nogen sinde er begået af en regering. Saltholmsprojektet omtales allerede nu som „milliardernes grav“. Det skal vise sig, at projektet bliver mere end dobbelt så dyrt, ja, måske tre gange så dyrt, som man i dag forventer, når man når til afslutningen af arbejdet. Nej, brug Saltholm til et tiltrængt rekreativt område for København; der er såmænd nok ikke noget forkert i at købe området, man trænger netop til noget sådant her.

Jeg kan derimod tiltræde, at man foretager de nødvendige udbygninger af Kastrup lufthavn, og at man fortsætter denne udbygning i takt med behovet, sådan at den stadig kan være en førende lufthavn i Europa. Der skal altså ikke være nogen tvivl om, at jeg stadig er af den opfattelse, at vi må bevare så megen international trafik over Kastrup lufthavn, som det nu engang er muligt.

Opfattelsen af, at det er forkert at flytte fra Kastrup til Saltholm, understøttes også af andre, den understøttes af ledelsen af SAS, der siger, at det næppe vil være muligt at drive forretningen SAS uden underskud i fremtiden. Hr. Horn var også inde på det. Det vil være temmelig dyrt for SAS at flytte til Saltholm, og der er andre selskaber, der har udtalt noget lignende, ikke mindst vækker selskabernes etableringsomkostninger bekymring.

Der er vel også på anden måde en meget stor usikkerhed omkring den virkelige udgift ved flytningen. Og selv om det ved planlægning og yderligere undersøgelser kan blive nogenlunde opklaret, hvorledes udgifterne vil være både for staten og for selskaberne, så er det store spørgsmål, om de indtægter, der til sin tid skal forrente og afskrive denne udgift, nogen sinde vil indløbe. Det ville jo være kedeligt, om det, efter at

lufthavnen er etableret, skulle vise sig, at der slet ikke var brug for den — i hvert fald i det omfang hvori den var etableret. Det kunne meget vel gå således.

Den særlige begrundelse for at flytte fra Kastrup er jo støjproblemet, og det er da nævnt flere gange her i dag. Men det problem er vitterligt aftagende. De store maskiner som jumbo-jet og DC-10 støjer jo mindre end små maskiner, og hvorfor skulle der ikke stadig ske en udvikling, så maskinerne giver mindre støj, ligesom det er sket med bilerne? For øvrigt vil der også stadig være et støjproblem, selv om lufthavnen flytter til Saltholm.

Der arbejdes på internationalt plan på at fastsætte normer for luftfartøjers støjniveau, og når det er blevet gennemført, vil støjproblemet på Amager mindskes betydeligt. For resten er det et problem, som man selv i høj grad er årsag til med det fortsatte byggeri derude. Jeg vil gerne spørge ministeren for offentlige arbejder, om ministeren ved noget om disse internationale normer, der agtes fastsat for støjniveauet. Der arbejdes i hvert fald i Amerika med sådanne normer. Jeg ved ikke, om ministeren kan udtale sig om, hvor langt man er kommet med disse planer.

Ved en rolig udbygning af Kastrup i takt med behovet sikrer man sig imod forkerte investeringer. Der kan eventuelt komme andre luftfartøjstyper, der stiller helt andre krav til lufthavne, og hvem siger i og for sig, at København stadig vil være så dominerende en international lufthavn, som den er i dag? Meget af transit- eller transfertrafikken kan godt forsvinde, efterhånden som der i lufthavne, der er mindre, bliver passagerer nok til at flyve direkte til bestemmelsesstedet ude i verden. Det sker allerede i dag fra en række nordiske byer. Vi ved også, at der er ønske om, at det kunne ske fra Jylland. Jeg vil derfor sætte spørgsmålstegn ved, om der stadig vil være behov for at samle så megen trafik i Kastrup.

Man støtter sig til prognoser, der viser en kolossal vækst i passagertallet. Prognoserne bygger på en fremskrivning af den hidtidige udvikling, men er der hold i det? Træerne vokser jo nu engang ikke ind i himlen. Der er allerede for charterflyvningen sket en væsentlig afdæmpning for 1972, hvor stigningen efter forlydender for Kastrup kun

[A. Chr. Andersen.]

har været en 3-4 pct. Væksten er sket i jyske lufthavne. Af den samlede trafik på Kastrup er den mindste del lokal rutetrafik. Resten er transit- og charterflyvning, og en stor del af denne flyvning behøver jo ikke nødvendigvis at lande i eller udgå fra København. Det vil sige, at højst en tredjedel af de passagerer, der i dag passerer Kastrup, har behov for at komme der. Hvorfor så ikke lade en del af trafikken foregå fra andre lufthavne i Danmark?

Jeg vil f. eks. pege på udbygning af Billund-Vandel. Det ville kunne give en betydelig aflastning for Kastrup, og den kommer måske af sig selv trods den modstand, der er imod denne udvikling. Vi må huske på, at der bor trods alt flere mennesker vest for Store Bælt end øst for. Der bor f. eks. inden for en radius af 100 km fra Billund 1½ million mennesker. Lufthavnen ville her med den nødvendige udbygning også være et alternativ til den nye lufthavn, som vel kommer ved Kaltenkirchen 40 km nord for Hamburg. Denne lufthavn ville ellers tiltrække størstedelen af den trafik, der fra det sydligere Jylland skal længere ud i verden, hvilket allerede i høj grad sker i dag med den langt mindre og længere borte liggende lufthavn i Hamburg.

Ved at bruge brønde af de foreslåede udgifter vest for Store Bælt ville man være med til at fjerne landets økonomiske slagside. Groft set er i virkeligheden kun København placeret afsides i relation til en mere almen dækning af landet, mens f. eks. netop Billund-Vandel-området ville være i nøje kontakt med Europa. Der ville kunne spares millionbeløb i investeringer, hvis man nøjedes med at udbygge Kastrup i takt med behovet og i øvrigt sørgede for at udbygge aflastningslufthavne i Jylland, hvad der også sikkerhedsmæssigt ville have stor betydning.

Jeg vil derfor stemme imod det foreliggende lovforslag om en lufthavn på Saltholm, men kan tiltræde, at begrænsningen af udbygningen af Københavns lufthavn ophæves, således at den stadig udbygges i takt med det behov, udviklingen måtte skabe, så Kastrup lufthavn stadig kan bevare status som en stor international lufthavn. Denne opfattelse deles som sagt af mange i min gruppe.

Robert Christensen: Når der her i dag behandles nogle meget store og vidtrækkende trafikproblemer, så er der en del af det, jeg ikke skal blande mig i, men der er også et problem, jeg gerne vil røre ved. Jeg har bemærket, at Saltholmlufthavnen, Øresundsbroen og en bro over Store Bælt skal komme samtidig, men alligevel sådan, at Storebæltsbroen skal komme først. Jeg får det indtryk, at det er, som om man vil sikre sig, at trafikken bliver vænnet til at køre over Store Bælt, inden den får nogle andre muligheder.

Nu er vi jo medlem af fællesmarkedet, og vi skal nok til at tænke noget europæisk. Jeg ved godt, at Sverige og Norge ikke er medlemmer af fællesmarkedet, men de har i hvert fald for deres industri fået eller er ved at få sådanne frihandelsaftaler, at vi må formode, at varetransporten fra Skandinavien til kontinentet vil stige en hel del i de kommende år. Derfor begriber jeg ikke rigtig, at vi ved dansk lovgivning vil tvinge denne varetransport over Fyn og Jylland. Sandheden om denne tunge transport er vel i virkeligheden den, at den ikke skaber øgede erhvervs muligheder undervejs. Den køber måske en smule brændstof. Erhvervschaufførerne lægger ikke mange penge undervejs, men de slider ret meget på vort vejnet, som jeg forstår vi stadig væk skal lade dem køre på uden afgifter. Derfor kan jeg ikke forstå, at vi ikke i dansk lovgivning er interesseret i at få den transittransport, der her vil komme igennem landet ad den kortest mulige vej. Derfor vil jeg gerne gøre opmærksom på, at der også kan blive tale om at bygge en bro over Fehmarnbælt, og så vidt jeg ved, vil vi være i stand til at få denne bro på samme måde som Øresundsbroen, at andre vil bygge den for os, uden at den betyder noget væsentligt ressourceindgreb i Danmark.

Jeg tror, man mange steder i landet har en helt falsk forestilling om, hvilke erhvervsudviklingsmuligheder der er ved disse trafikforbindelser, men skulle der nu alligevel følge en erhvervsudvikling med disse trafikforbindelser, er det mit indtryk, at man netop i øjeblikket har den største investeringsstigning i landsdelene Fyn og Sydjylland, nærmere betegnet i et trekantområde, vel netop fordi disse områder i øjeblikket har den fordel, at de kan hente deres vare-

[Robert Christensen.]

forsyning og komme af med deres varer over vestlige havne som Esbjerg og de nordtyske havne, mens vi derimod har om ikke den svageste så i hvert fald en meget svag erhvervsudvikling i den sydøstlige del af landet. Og skulle der så følge en erhvervsudvikling med en brobygning, vil den i hvert fald falde på et sted, hvor der er brug for den. Derfor synes jeg, det vil være rigtigt, at såvel trafikministeriet som trafikudvalget også tager med i deres overvejelser at modtage et eventuelt tilbud om bygning af en bro over Fehmarnbælt, og når trafikministeren lod sig interviewe i tv-avisen en aften og sagde, at en bro over Fehmarnbælt er noget, vi overhovedet ikke vil beskæftige os med før 1985, altså på det tidspunkt, hvor de to andre store trafikproblemer skulle være løst, finder jeg, at det var en noget arrogant udtalelse af trafikministeren. Jeg vil gerne anbefale, at man også overvejer den mulighed, der er i at lægge den tunge transport gennem landet på den lettest mulige måde.

Per Federspiel: Det, der har kaldt mig frem, er den noget summariske behandling, ministeren har givet to trafikproblemer, hvoraf i hvert fald det ene tidligere har haft hans næsten entusiastiske interesse.

Det første af dem, jeg sigter til, er forbindelsen over Samsø. Nu er det væsentligt — det kan jeg være enig i — at det første trafikproblem, der må løses, er forbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark, men det er ikke det eneste. Man må også tænke på, at Fyn ikke egner sig til at være trafikprop. Forbindelsen over Fyn-Store Bælt har ingen interesse for det nordlige Jylland, og dette var motiveringen for Samsøforbindelsen. Samsøforbindelsen kan efter de beregninger, der er foretaget, økonomisk hvile i sig selv, og jeg synes nok, ministeren burde gøre hele dette spørgsmål til genstand for mere end en rent trafikal undersøgelse.

Der er betydelige erhvervsmæssige interesser knyttet til enhver broforbindelse. Det er en erfaring, man har gjort overalt i verden, at hvor landsdele, der har været adskilt ved bjergkæde, sump, havarm, eller hvad det kan være, er blevet forbundet, er der sket en betydelig erhvervsmæssig udvikling på begge sider af området. Men også for

Nordjylland er det vigtigt, at forbindelserne forbedres, og dér er utvivlsomt Samsøforbindelsen den, der er bedst egnet til at aflaste både Store Bælt og Fynsforbindelsen.

Det andet spørgsmål, som ministeren affeier endnu mere summarisk, og som hr. Robert Christensen var inde på, er den aldeles nødvendige forbindelse sydpå. Jeg hørte ministeren ved fremsættelsen sige, at man ikke i regeringen ville tænke på dette før i 1980, og senere i tv, at man havde givet det en yderligere udsættelse på 5 år. Det har vakt betydelig forundring blandt dem, der har beskæftiget sig med dette spørgsmål. Der er i de kredse, der har arbejdet ihærdigt og tilrettelagt alle de tekniske muligheder for bygningen af en Østersøforbindelse, forbløffelse over det standpunkt, man her har taget fra ministerens og regeringens side.

Forholdet er nemlig det for at sige det ganske enkelt, at det, der gør en Østersøforbindelse til en nødvendig, er den umiddelbart forestående bygning af Øresundsbroen, og dér ser jeg, at ministeren drager den slutning, at når vi nu har fået denne Østersøforbindelse, vil alle svenskere og nordmænd og finner, og hvem der ellers kommer nordfra, køre hele den lange vej over Store Bælt og ned igennem Slesvig-Holsten for at komme sydpå. Det er 170 km længere, end det er at tage den direkte fugleflugtslinje. Det slider på vore veje, og der er ingen mennesker i Sverige og Norge, der vil finde på noget så forrykt som at sende deres transporter undtagen måske jernbanetransporterne over Store Bælt, Fyn og Slesvig-Holsten. Men det, der vil ske, er, at denne trafik enten vil fortsætte med at gå over Østersøen, Trälleborg-Sassnitz, og de andre ruter fra Sverige til den tyske nordkyst, eller de vil presse sig på ved færgeforbindelsen, som ikke vil være i stand til at bære den trafik. Der går i øjeblikket ca. 3 mill. t jernbanetrafik over Trälleborg-Sassnitz; tallet vil vokse i løbet af det tiår, som ministeren vil sætte sig roligt hen og tænke i, til i hvert fald det dobbelte. Det vil sige, at vi med den trafik, der er fra Danmark sydpå, vil kunne regne med en godsmængde alene på statsbanerne, som ministeren jo lægger særlig vægt på, og som man ikke må konkurrere med, på ca. 10 mill. t om året. Det er ganske betragtelige indtægter, som man uden videre fejrer af bordet, fordi man

[Per Federspiel.]

siger, at man ikke vil tænke på disse spørgsmål i 1980'erne. Men man vil gøre det nordiske samarbejde en bjørnetjeneste ved ikke at være opmærksom på, at det er dér, forbindelsen sydpå ligger ved den samtidige bro over Øresund og over Østersøen.

Jeg må virkelig bede ministeren ikke blot tænke rent trafikalt på dette spørgsmål, for det er mere end et trafikspørgsmål, det er et spørgsmål om udviklingen af vore underudviklede sydlige områder i Lolland-Falster, der vil få en opblomstring ved en direkte forbindelse sydpå, og det vil være en europæisk nødvendighed, at Danmark ikke bliver en trafikalt blindtarm. Så jeg må meget henstille til ministeren, at han overvejer disse spørgsmål ud fra andet end det, der åbenbart har ligget til grund for hans forelæggelse her i tinget: det rent trafikale. For det holder simpelt hen ikke.

Valbak: Jeg vil gerne tage udgangspunkt i, at 7 medlemmer af den konservative gruppe i et beslutningsforslag siger, at de ønsker udbygningstoppet i Kastrup ophævet i tiden frem til eventuel — eventuel — etablering af en lufthavn på Saltholm. Dette forslag er i strid med folketingets tidligere vedtagelser i denne sag, specielt set i sammenhæng med vedtagelsernes forudsætninger.

Jeg har særlig bemærket mig den, hvis jeg må bruge udtrykket, fiffige anvendelse af ordet „eventuel“. Ved at indskyde det lille ord siger man faktisk, at vore beslutninger i 1971 og i 1969 ikke skal tages alt for højtideligt, det var bare leg i sandkassen, måske snarere krig i sandkassen.

Hensigten med stoploven i 1971 kunne ingen være i tvivl om og da slet ikke vi, der deltog i udvalgsarbejdet omkring denne lov. Vi fandt det urimeligt, og vi fandt det forkert i blinde at bygge videre på Kastrup; nu måtte man have et stop, indtil vi havde fået forslaget om og taget stilling til en anlægslov for Saltholm med årstal på. Når en sådan anlægslov med årstal på var vedtaget eller forkastet, havde man et cementeret grundlag for at træffe beslutninger om Kastrups eventuelle videreudvikling. Ingen kunne dengang være i tvivl om, hvordan det logisk lå: vedtagelsen af en anlægslov for en ny lufthavn måtte være forudsætningen for,

at udbygningstoppet kunne ophæves. Omvendt måtte et nej til anlægsloven lige så logisk i hvert fald for mig være et nej til, at Københavns lufthavn skal være større, og derfor et nej til at ophæve udbygningstoppet, i hvert fald principielt.

I fortsættelse af dette ræsonnement — og det lå bag stoploven — ville det være direkte ulogisk og stridende imod tidligere forudsætninger at udsætte afgørelsen om en anlægslov for Saltholm, men samtidig sige ja til udbygningstoppets ophævelse.

Jeg kan altså erklære mig tilfreds med, at regeringen har kædet spørgsmålet om udbygningstoppets ophævelse sammen med anlægsloven for en ny lufthavn.

Det andet spørgsmål er så: bør man udsætte vedtagelsen af en anlægslov for den nye lufthavn og altså fastholde udbygningstoppet? For en udsættelse er i dag fremført en række argumenter; det argument, som efter min opfattelse vejer, er, at det er eller kan være for meget at gabe over, hvis vi i en periode op til 1985 skal bygge en storlufthavn og en Storebæltsbro samtidig. Her kommer naturligvis ressource- og samtidighedsproblematikken ind i billedet.

Men heroverfor står en række andre argumenter. For det første sagde folketingsudvalget og hele udvalget om stoploven i sin betænkning bl. a.: udvalget lægger vægt på, at den kommende beslutning om tidspunktet for trafikken overflytning til Saltholm træffes så betids, at hensynet til trafikken i Kastrup er tilgodeset. Dette argument, med alt hvad det indeholder af meget velkendt substans, gælder med fuld vægt endnu i dag, og jeg gentager: alle partiets udvalgsmedlemmer udtalte dette.

Udvalget gik videre i sin tillægsbetænkning; af den vil enhver kunne se, at udvalget i et samråd med ministeren fik dennes tilsagn om, at folketinget i næste samling — og det var sidste år — skulle få et grundlag for at tage stilling til bl. a. den endelige fastlæggelse af tidspunktet for lufttrafikken overførsel fra Kastrup til Saltholm. Hvorfor tog man det tilsagn? Fordi afgørelsen, fordi fastlæggelsen for udvalget at se hastede. Det gør den stadig, og der er endnu et argument.

De københavnske planlægningskræfter arbejder i blinde, så længe denne store sag svæver. Det er dyrt, umådelig dyrt, for hovedstadsregionen og for hele landet.

[Valbak.]

Det fører mig til det tredje sæt af argumenter for at gå videre i beslutningsprocessen nu: det er nemlig nu 10 år siden, den daværende regering og de to regeringspartier dengang kom med en skelsættende konklusion: man kunne ikke gå ind for bevarelse af lufthavnen i Kastrup på længere sigt. Og det gjorde man på grundlag af en indstilling fra et udvalg om, hvilke arealer på Amager der burde friholdes for anvendelse, hvis lufthavnen i Kastrup skulle bevares.

Den samme regering med dens to folketingsgrupper foranstaltede derpå tekniske og økonomiske udvalgsovervejelser med det formål at finde en anden placeringsmulighed. Efter min opfattelse bør sådanne beslutninger forpligte på deres konsekvenser.

De følgende 5 års undersøgelser førte til folketingets tætte opslutning til bemyndigelsesloven af 1969. Hver den, der vil gå tilbage til kilderne, kan overbevise sig om, at bemyndigelsen til at udarbejde en Saltholmplan i regeringens og ministerens øjne var det samme som en beslutning om placeringen; det blev klart udtalt.

Nu skal man jo altid forbeholde sig retten til at blive klogere, det er klart. Den daværende regering tog da også det ene forbehold, at placeringsspørgsmålet fornuftigvis måtte tages op igen, hvis der under arbejdet med programplanen fremkommer helt nye og i dag uforudselige momenter. Jeg går ud fra, at sådanne nye momenter ikke er fremkommet under det videre arbejde, ellers ville, går jeg ud fra, lovforslaget ikke være fremsat, og skulle jeg tage fejl i min forventning om, at regeringen har været opmærksom på dette forhold, ja, så føler jeg mig helt tryk ved udvalget. Der skal nok blive boret; stol tryk på det.

Men hvis — eller jeg går faktisk indtil videre ud fra når — der ikke siden folketingets beslutning i 1969 er fremkommet nye momenter, så taler også det som sagt for nu at stramme til med en beslutning. Det er selvfølgelig altid rart, at en sag er undersøgt

til bunds, inden man beslutter sig, men spørgsmålet er: hvornår er bunden nået? Det må man i hvert fald spørge sig selv om somme tider. På et eller andet tidspunkt må man holde op. Det drejer sig jo nemlig ikke blot om at undersøge problemerne, det drejer sig også om at løse dem. Jeg kan for øvrigt heller ikke se, at der skulle være noget slemt i at vælge det forslag, som sagkyndige efter 5 års arbejde kommer med, når man, som ministerens forslag og dagens debat viser, er ret parat til ikke at vælge det Storebæltsforslag, sagkyndige efter 25 års arbejde anbefaler mest.

Det fjerde argument til gunst for et ja til forslaget om Saltholm, sådan som det ligger på bordet, er det svenske tilbud, tilbud i gåseøjne, om at bygge broen over Øresund nu. Jeg har godt set, at argumentet føres i marken for Storebæltsbroen, men det er et søgt argument. Storebæltsroen skal man bygge af alle mulige andre grunde, men at Øresundsbroens realisering gør det nye lufthavnsbyggeri aktuelt, burde for mig at se være ret indlysende. Et af de økonomiske fundament for en kommende stor knudepunktslufthavn vil nemlig blive det store sydsvenske befolkningsunderlag. Og hvad sker der, hvis Saltholm ikke bliver færdig ret kort tid efter broens åbning? Så skal Kastrup opfange den af broen afledte øgede efterspørgsel efter flyvning, og følgen bliver investeringer såvel i Kastrup som på Saltholm til præcis samme formål og med de kendte helt uacceptable miljøvirkninger som den lige så sikre følge. Ja men så samtidigheden da, vi kan ikke klare Store Bælt og Saltholm på én gang, og så kommer hertil endda, at Øresundsbroen skal bygges. Nej, det er klart, vi kan ikke lave de omfattende jordarbejder, de omfattende betonarbejder osv. osv. på samme tid. Det er et spørgsmål om mandskab af forskellig slags, et spørgsmål om maskinkapacitet til hver tid osv. Men man kan samordne de to projekter, ja, jeg ville endda foretrække at sige de tre projekter. Man kan med fordel samordne disse projekter, hvad angår den tekniske planlæg-

[Valbak.]

ning og arbejdernes gennemførelse. Herved kan man opnå en jævn udnyttelse af den forskellige slags arbejdskraft og af øvrige produktionsfaktorer, sådan at man fortsætter det næste sted, når man er færdig det ene. Noget sådant vil der være økonomi i, samfundsøkonomi, langt mere end blot det at sige: vi har kun råd til at planlægge og bygge én ting ad gangen.

Jeg glæder mig over, at man i udvalget vil komme til i høj grad at interessere sig for den tekniske løsning, som ministeren foreløbig, hvis jeg må have lov at sige det, har lagt sig på for Store Bælt. Jeg skal ikke her bruge tid på argumenter for at foretrække 1,8 milliarder kr.-løsningen; den har hr. Guldberg fortræffeligt gjort rede for. Jeg skal indskrænke mig til at tilføje ét argument, som jeg beder sande venner af en snarlig lufthavnsløsning tænke meget på: en Storebæltsbro med indbygget og miljøvenlig fremtid kan man få til en pris, der er 1,2 milliarder kr. billigere end en stiv og ikke risikofri løsning. Disse 1,2 milliarder kr. sparet bringer os for 1,2 milliarder kr. nærmere realisering af en ny lufthavn.

Konklusionen på dette: jeg kan ikke anbefale, at lufthavnsspørgsmålet udskydes, jeg kan principielt anbefale regeringens forslag om anlæg af en lufthavn på Saltholm. Jeg forudsætter herved, at det er meningen at samordne bro- og lufthavnsprojekternes planlægning, og at arbejdernes gennemførelse tilrettelægges som en forskudt og som en jævn proces, sådan at man opnår de betydelige økonomiske gevinster ved det, som man derved ville opnå. Skulle det, hvad jeg knap nok tror, komme dertil, at der skulle blive flertal for at udskyde lufthavnsspørgsmålets løsning, vil jeg opfatte det som en faktisk beslutning om at fryse Københavns lufthavn fast på højst det nuværende niveau. Jeg vil under de omstændigheder ikke kunne stemme for ophævelse af udbygningsstoppet, og jeg skal tilføje, at jeg ikke står alene i min gruppe om disse synspunkter omkring Saltholm.

Endelig: jeg nærer — som jeg ved mange i denne sal — forhåndssympati for den fleksible, den miljøvenlige og billigere løsning af den faste Storebæltsforbindelse, som Storebæltskommissionen primært peger på.

Knud Bro: Saltholm er en ø, der ligger ude i vandet. På den ø bor der mange måger, og jeg er fuldstændig overbevist om, at dér bliver de ved med at bo i fred og ro i mange år endnu, og det vil jeg ønske dem til lykke med. Men når jeg går herop, er det, fordi jeg gerne vil gøre en enkelt bemærkning om ratepolitikken på den nye Storebæltsbro.

Når man kører af sted fra København mod Fyn, kører man fuldstændig gratis, indtil man kommer til færgeren. Det er lige så dyrt at lave motorveje, som det er at lave broer, men alligevel kører man gratis dér. Men hvis man beslutter sig for den fortrinlige idé at tage en tur over til Fyn, er der en slags forlystelsesaftagelse på det, så skal man altså betale for det. Jeg er ikke tilhænger af afgifter på broer, ligesom jeg ikke er det på veje; det er en slags bompenge. Men hvis vi ikke kan få den Storebæltsbro på anden måde, end at vi skal betale for den, vil jeg gerne allerede nu stille et forslag, som jeg beder indgå i udvalgets overvejelser, for så kunne det være, at vi på et eller andet tidspunkt fik en chance for at komme af med denne afgift.

Det, jeg gerne vil foreslå, er, at når man har lavet broen, regner man omhyggeligt ud, hvor meget det koster at afskrive den f. eks. over 20 år, og så sætter man en fast afdragspris på det, og så sætter man billetprisen efter den afdragsperiode. Og så lader man være med at forhøje afgifterne på broen; man binder sig til, at over en 20 års periode bliver afgiften stående på det samme. Så vil vekslende finansministre nemlig hjælpe os med, at afgiften ikke bliver så tung, fordi inflationen vil gøre den afgift, man skal betale for at komme over broen, billigere. Og så har vi samtidig forhindret, at broen kommer til at fungere som et nyt skatteobjekt, hvor man i givet fald, på samme måde som vi har set det på andre områder, hæver afgifterne, ikke fordi man skal afdrage mere på broen, men fordi man skal bruge pengene til andre ting.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Ja, det har jo været en lang eftermiddag, som står i et rimeligt forhold til den store betydning, de to lovforslag trods alt har.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Når jeg ikke indledningsvis tog ordet motiveret af, at jeg skulle kommentere det konservative forslag til folketingsbeslutning, var det, fordi jeg opfattede det således, at det i et ganske betydeligt omfang var dækket af de lovforslag, der forelå, og at det næppe var rimeligt at føre to parallelle trafikdebatter på grundlag af regeringens to forslag på den ene side og de konservatives forslag til folketingsbeslutning på den anden side, og jeg tror, det er rigtigt at sige, at denne betydelige overlappning mellem de konservatives forslag og regeringens to forslag rent faktisk er gået igennem debatten som en rød tråd. Jeg forstår også, at man ikke uden videre er parat til at tage sit forslag tilbage, men nogen større realitet, om man trækker det tilbage eller ej, får det næppe for den følgende trafikpolitiske debat, som herefter bliver henlagt til udvalget.

Jeg vil godt takke for den i al almindelighed positive modtagelse, som de to store lovforslag har fået, og jeg ser hen til det udvalgsarbejde, som nu forestår, og som med formandens ord jo bliver overmåde omfattende og overmåde arbejdskrævende både for udvalgets medlemmer og for os, der skal besvare de mange spørgsmål, som vil blive rejst; heraf er en række jo allerede rejst under førstebehandlingen.

Jeg skal ikke knytte mange bemærkninger til hr. Horns første indlæg her; jeg kan fuldt ud tilslutte mig alle de betragtninger, hr. Horn gjorde. Der var et enkelt detailspørgsmål: om det kunne være en rimelig pris for erhvervelse af Saltholm med de 15 mill. kr. Jeg forstår, at senere, da talmagikeren hr. Bilgrav-Nielsen skulle få Saltholm luffthavn til at blive endnu dyrere, var de 15 mill. kr. blevet til 1,5 milliarder kr. På den måde kan man naturligvis godt puste anlægsudgifterne på Saltholm op, men jeg må holde for, at det, der var tale om, var 15 mill. kr., i denne forbindelse; det betyder ikke, at kan vi få Saltholm billigere, vil vi give 15 millioner for det. Det er klart, at et tal og en størrelsesorden skal angives, men det ligger i sagens natur, at man kan ikke have nogen særlig sikker fornemmelse i denne stund for, hvad Saltholm kommer til at koste. Vi skal nok forsøge at købe den billigst muligt.

Derefter til hr. Stæhr Johansen, hvis komplimenter for den klare fremsættelse jeg vil takke for: det eneste, der skilte os ad omkring Storebæltsloven, var jo i virkeligheden spørgsmålet om finansieringsformen. Her synes jeg til gengæld der var nogen uklarhed i hr. Stæhr Johansens argumentation. Det er jo ikke således, at lovforslaget på nogen som helst måde udelukker, at selve anlægsvirksomheden kan udføres af private bygherrer. Således er det jo ikke. Vi forestiller os på ingen måde, at det skal være statslige bygherrer, der opfører Storebæltsbroen, men det, der er det afgørende, er jo i virkeligheden, hvem der får styringen af anlægget af Storebæltsbroen, herunder hvem der får indflydelsen på selve takstpolitikken. Og dér kan jeg måske uden videre sige, at der synes at være nogen uoverensstemmelse med hr. Knud Bros sidste betragtninger og det, jeg forstår er det konservative folkepartis betragtninger, for forudsætningen for, at vi kan føre en given takstpolitik, f. eks. den takstpolitik, som hr. Knud Bro foreslår, er jo, at det er det offentlige, der har foden på takstbremsen eller takstspeederen, alt efter hvad det er, og i samme øjeblik man overlader det til privat styring, har det offentlige jo netop ikke denne mulighed for at diktere takstpolitikken.

I øvrigt har jeg forstået, at der blandt partierne dækkende et flertal her i salen blev givet tilslutning til, at man var meget åben over for den konstruktion af styringsenheden, som ligger i forslaget, og det tager jeg som udtryk for, at man for det første mener, at denne styringsfunktion, herunder takstfastsættelsen, er et overmåde værdifuldt og vigtigt trafikpolitisk instrument, som ikke kan overdrages andre end dem, der i øvrigt skal træffe de trafikpolitiske beslutninger her i landet. Det er uden videre klart, at man ved en sådan given trafikpolitik, herunder takstpolitik, vil kunne komme i modstrid med, hvad der måtte være private aktionærers interesser. Hermed er der ikke sagt noget ondt om private aktionærers interesser, hermed er blot sagt, at det kunne være, at private aktionærer havde andre legitime interesser end dem, der måtte ligge bag ved samfundets ønske om at føre en given takstpolitik, og det må være helt afgørende, at samfundet har al mulig frihed til

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at føre den takstpolitik og dermed den trafikpolitik, som man anser for at være nødvendig.

Jeg forstår heller ikke helt betragtningerne om, at private skulle have en eller anden form for risikovederlag. Hr. Stæhr Johansen har jo adskillige gange omtalt både Storebæltsprojektet og Saltholmprojektet som hønen, der lægger guldæg. Når man bruger de betegnelser, som jeg i et vist omfang kan være enig i, er det jo ikke risikobetragtningerne, der er det største element hos hønen, der lægger guldæg; tværtimod lægger hun vel guldæg, fordi der ikke er megen risiko ved det, og så kan jeg ikke se, hvorfor man ligefrem skal have et risikovederlag, fordi det er private, der udfører det pågældende, medmindre de altså har mere profitmæssige interesser, end samfundet som sådant måtte have det; det er måske dér, det snerper hen for hr. Stæhr Johansens vedkommende.

Derefter til hr. Stæhr Johansens betragtninger omkring Saltholm, og her kan det ikke undgås, at jeg kommer ind på en række betragtninger, som også andre har gjort gældende: jeg forstod til fulde, at hr. Stæhr Johansen ikke havde hjertet meget med, da han — jeg forstår for en række af de konservative gruppemedlemmer — nærmest skulle fremmesse, hvad der måtte være af argumenter imod Saltholm. Derimod steg temperaturen jo væsentlig mere, da argumenterne for Saltholm skulle fremsættes af hr. Stæhr Johansen, og jeg vil godt sige, at her er jeg enig med hr. Stæhr Johansen. Jeg synes, det er væsentlig lettere både fornuftsmæssigt, intellektuelt og følelsesmæssigt at argumentere for Saltholm end at argumentere mod Saltholm; det er noget, jeg skal komme tilbage til som en dokumentation, naturligvis, for denne påstand.

Hr. Stæhr Johansen rejste spørgsmålet, som senere blev gentaget af hr. Bilgrav-Nielsen, om man kunne adskille de to forslag ved udvalgsbehandlingen. Det er klart, at jeg ikke kan og ikke skal øve nogen indflydelse på, hvorledes udvalget vil tilrettelægge sit arbejde, men jeg kan da sige, at når regeringen har fremsat de to lovforslag samtidig, er det naturligvis ud fra et synspunkt om, at de skal betragtes samtidig, og ud fra et synspunkt om — og det tror jeg

hr. Bilgrav-Nielsen, som har fremhævet rækkefølge- eller prioriteringssynspunktet så stærkt også her i eftermiddag, er enig i — at forudsætningen for, at en egentlig prioritering kan finde sted, dog er, at der er nogenlunde samtidighed i beslutningsfasen. Og så forekommer det jo mærkeligt, at netop hr. Bilgrav-Nielsen derefter foreslår at adskille beslutningsfasen. For jeg forstår det vist rigtigt: hr. Bilgrav-Nielsen foreslår, at man skulle adskille i behandlingen i folketingsudvalget de to forslag. Ja men det er jo det samme som at adskille beslutningsfasen. Vi må være enige om, at beslutningsfasen skal holdes nogenlunde sammen, hvis man vil prioritere, og det er det, regeringen har lagt op til, og jeg håber da, at der er flertal i udvalget for, at denne samtidighed må tilstræbes også i udvalgsbehandlingen.

Derefter vil jeg gerne knytte nogle bemærkninger til hr. Guldbergs indlæg. Jeg er enig i, at forslagene ikke omfatter de samlede trafikpolitiske planer, således som området var i den af hr. Guldberg — i hvert fald i hr. Guldbergs tid — udarbejdede hvidbog, som senere var kapitlet i p-planen. Jeg må dog sige, at der er taget en ganske stor del af de store trafikinvesteringer med i dette oplæg. Og jeg må skarpt vende mig mod, at hr. Bilgrav-Nielsen begynder på et senere tidspunkt at kritisere, at der ikke ligger nogen rækkefølge. Der ligger jo ikke mindst i konklusionen i min fremsættelsestale for en række af de store trafikprojekter en ganske klar prioritering og en ganske klar rækkefølge, et forhold, som jeg så senere blev bebrejdet af tilhængerne både af Fehmarnbælt-linjen og Samsø-linjen, men når jeg blev bebrejdet det, så er det, fordi der lå en rækkefølge, der lå rent faktisk en prioritering, og det var den prioritering, som man formentlig havde ønsket sig anderledes, man bebrejdede mig, men man bebrejdede mig ikke, at der ikke lå en prioritering, for det gjorde der rent faktisk.

Men hr. Guldberg har fuldstændig ret i, at der manglede et hjørne af de store trafikinvesteringer, nemlig et problemkompleks, som ud fra visse synspunkter må antages at være præcis lige så vigtigt som disse store trafikinvesteringer, — i virkeligheden kunne man tale om 3 sæt af trafikinvesteringer herhjemme: Øresundsinvesteringerne, øst-vestinvesteringerne og hovedstadstrafik-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

investeringerne — og der manglede det sidste hjørne, hovedstadstrafikinvesteringerne. Jeg mener, at én forudsætning er helt nødvendig for at forsøge at prioritere den kollektive trafik højere inden for hovedstadsområdet, nemlig en forbedret organisation af den kollektive trafikudøvelse i hovedstadsområdet. Denne forudsætning er efter mit skøn opfyldt ved det forslag til en kollektiv trafikordning for hovedstaden, som har været behandlet i regeringen i dag, skal behandles i den socialdemokratiske folketingsgruppe i aften og herefter under forudsætning af accept fra den sidste vil fremkomme i folketetinget snarest muligt; så er organisationsproblemet, såfremt folketetinget måtte vedtage denne trafikordning, løst. Og hermed kan vi fremkomme med et egentlig fornyet — og hr. Guldberg brugte også ordet fornyet — grundlag for planlægning af den kollektive trafik her i hovedstadsområdet, og det er min agt at fremkomme med et sådant udspil i lovform i den kommende folketingssamling.

Hr. Guldberg stillede en række spørgsmål, som jeg forstår, det vil være acceptabelt vi uden videre diskuterer fortsat i udvalget. Men jeg vil gøre en betragtning til to af spørgsmålene. For det første synes det måske, som man alene mener, at et kollektivt tilbringersystem til Saltholm skal være en S-togsforbindelse. Hr. Arne Larsen var på vej ind i de samme overvejelser, men korrigerede dog og sagde efterhånden ikke et kollektivt tilbringersystem, men et S-banetilbringersystem. For der er jo en forskel i disse betragtninger. Et effektivt og fleksibelt bustilbringersystem kan udmærket være et fornuftigt og hensigtsmæssigt kollektivt tilbringersystem, og det vil fremgå af de oplysninger, jeg kan give trafikudvalget i de videre behandlinger, at det i hvert fald er den kollektive løsning, som er så langt den billigste løsning for tilbringerproblemerne. Vi har også beregnet udgifterne for andre kollektive systemer, herunder det af hr. Guldberg og hr. Arne Larsen efterlyste S-togssystem, og jeg er helt klar til at lægge disse oplysninger frem, så vi kan få en fordomsfri debat om, hvorvidt man ønsker at betale, og her må jeg sige milliardbeløb, mere for den form for kollektiv løsning

fremfor busløsningen, som altså er væsentlig billigere.

Derefter vil jeg gerne på foranledning af hr. Guldbergs spørgsmål bekræfte, at det, der foreligger her, i og for sig er efter regeringens opfattelse den endelige beslutning om Saltholm. Når det er bygget op på denne måde i etapelignende dele — jeg siger udtrykkelig etapelignende dele — er det af rent tekniske årsager, ikke af politiske årsager. Politisk er det den endelige anlægslov om Saltholm, som foreligger her; vi har blot ikke, hvis vi skulle kunne opfylde — og det ønskede vi at opfylde — ønsket om en samtidighed i beslutningsfasen, teknisk-økonomisk-finansielt kunnet forsvare at gå længere end til den form, hvorunder lovforslaget er opbygget. Men politisk skal der ikke være nogen tvivl om, at det er regeringens opfattelse, at det er det endelige anlægsforslag om Saltholm.

Efter disse betragtninger fra hr. Guldberg, hvor vi var enige, forstod jeg, om Saltholmforslaget, kom betragtninger om Store Bælt, hvor vi i hvert tilfælde, for så vidt angår udformningen, var mindre enige.

Må jeg sige her, når det ligesom i debatten er fremstillet, som om den kombinerede løsning ikke er rentabel — jeg ved godt, hr. Guldberg sagde ikke her, den ikke var rentabel — at den kombinerede vej-jernbaneløsning er rentabel, både driftsøkonomisk og samfundsøkonomisk rentabel. Det er rigtigt, at rentabilitetsprocenterne for biltogsløsningen er højere end rentabilitetsprocenterne for den kombinerede løsning, men man må ikke fremstille det, som om den ikke er rentabel.

Et andet synspunkt har også været fremført, nemlig at den skulle være antikollektiv, altså at den skulle modvirke den kollektive trafiks udbredelse, som så mange af os ønsker. Det er efter vores opfattelse heller ikke rigtigt. Tværtimod har DSB erklæret sig fuldt ud tilfreds med den kombinerede løsning, fordi den netop forbedrer ganske kraftigt konkurrencesituationen for DSB.

Tilbage bliver spørgsmålet, når man har disse rentabilitetsprocenter beregnet over for hinanden — og på en måde, som er rost af en stor del af ordførerne, og som jeg selv kan bidrage med rosen til — hvorfor man så når frem til at vælge den løsning, som giver

[Ministerens for offentlige arbejder.]

en lavere rentabilitetsprocent end biltogs-løsningen, som har en højere rentabilitetsprocent. Her har jeg for det første argumenteret ud fra visse sikkerhedsargumenter, såfremt blokeringer måtte opstå, for det andet argumenteret på — men det er rigtigt, det baseres på en række takstforudsætninger — at den kombinerede løsning i virkeligheden er den langsigtede løsning, og for det tredje — hvad der måske er nok så afgørende, og jeg må sige, at behandlingen i dag har ikke på nogen måde ændret det skøn — at muligheden for at få en bred tilslutning her i folketinget lå i den kombinerede løsning. Det er for at sige tingene ligeud; jeg har forsøgt at pakke dem en smule ind og kalde dem de politisk-psykologiske realiteter, men meningen er såmænd den samme, og det, der er sket hidtil i folketinget, har ikke på nogen som helst måde ændret den opfattelse, jeg har af, at de politisk-psykologiske realiteter tilsigter, at det, der kan skabes den store, brede enighed om i henseende til udformningen, er den kombinerede løsning, og det er der vel i og for sig ikke noget mindreværdigt ved at erkende forlods.

Hr. Holmberg bekræftede mig jo herefter i opfattelsen af, at der måtte være stemmer også i venstre for den kombinerede løsning, uden at det ligefrem blev kvantificeret, og derefter kom hr. Holmberg med en argumentation, som støttede den kombinerede løsning, og som jeg ikke har mange bemærkninger yderligere at gøre til.

Hr. Holmberg trak herefter ind, som det også var sket hos tidligere ordførere, særlig hr. Horn og senere hr. Arne Larsen, spørgsmålet om Helsingør-Hålsingborg tunnelen med det direkte spørgsmål: hvor langt er vi fremme?

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget og min fremsættelsestale, er det vores opfattelse, at svenskerne omkring H-H-tunnelen har skiftet standpunkt. Det tidligere svenske standpunkt var klart og tydeligt det, at nåede vi en løsning i Sydøresund, altså omkring K-M-linjen-Saltholm, kunne man hertil koble en løsning i Nordøresund omkring Helsingør-Hålsingborg. Denne kobling har svenskerne tilsyneladende opgivet.

Jeg har tilkendegivet over for Sverige, at jeg synes ikke, det var acceptabelt at opgive

denne kobling, hvorunder en stor del af vores trafikpolitiske og kollektivtrafikpolitiske opfattelser var opstillet, og derefter blev vi enige om at lade de to jernbanestyrelser påbegynde et fornyet udvalgsarbejde med henblik på at beregne både, om prognoserne holdt, og rentabiliteten ved H-H-linjen, idet der synes at have været en forskellig opfattelse på hver sin side af Sundet af rentabiliteten heraf. Denne rapport er just færdig, skulle være færdig pr. 1. februar; jeg kender den ikke endnu, den er lige på trapperne, men såfremt man ikke er nået til enighed mellem de to jernbanestyrelser — hvad der måske kan befrygtes — må det blive en egentlig politisk forhandling direkte mellem de to trafikministre indbyrdes, og hertil er det naturligvis en støtte at vide, hvorledes det danske folketingets syn på nødvendigheden af H-H-forbindelsen er.

Derefter en række bemærkninger til hr. Bilgrav-Nielsen.

For det første vil jeg fastholde, som jeg var inde på før, at der rent faktisk ligger en rækkefølge for en stor del af de store trafikinvesteringer.

For det andet vil jeg fastholde, som jeg var inde på det i maj 1972, at man i p-planen har opereret med en række af disse samtidige løsninger, ganske vist på et senere tidspunkt, men samtidighedsproblematikken er ikke fjern for p-planen. Jeg ved godt, at hr. Bilgrav-Nielsen utvivlsomt heroverfor vil svare, at der er taget forbehold til allersidst, og det er i og for sig rigtigt, men hr. Bilgrav-Nielsen kan ikke benægte, at man har opereret med en række samtidighedsforudsætninger omkring disse store løsninger.

Hr. Bilgrav-Nielsen kan heller ikke nægte, at et af de nye momenter i virkeligheden i forhold til hr. Bilgrav-Nielsens standpunkt er, at svenskerne med deres tilbud om at anlægge og finansiere K-M-linjen har frigjort ganske betydelige danske kapitalressourcer, som nu kan anvendes på andre mere rent danske trafikinvesteringer, og at det samtidig giver en vis begrundelse for at trække disse mere rent danske trafikinvesteringer frem.

Derefter til de egentlige spørgsmål, for hr. Bilgrav-Nielsen var den første og den næstsidste, som advokerede mod Saltholmlufthavnen.

Jeg vil godt prøve at forstå, hvad hr. Bil-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

grav-Nielsen og vel en række radikale medlemmer mener. Jeg forstod det således, at man ikke skulle tage stilling til Saltholm på denne side af 1982. Det giver med det samme anledning til det spørgsmål, hr. Valbak også var inde på: hvad ønsker hr. Bilgrav-Nielsen da, der skal ske med Kastrup indtil 1982? Lad os nu sige, at man i 1982 eller 1983 eller 1984 bliver enig om at bygge Saltholm, hvilket så tager yderligere 12-13 år. Så er vi altså fremme omkring 1995; ønsker hr. Bilgrav-Nielsen da, at udbygningen på Kastrup skal fortsætte frem til 1995 med et passagertal på det tidspunkt formentlig på omkring 30 mill. passagerer? — ja, det er nogenlunde det, der ifølge prognoserne vil være tilfældet i midten af 1990'erne — eller forudser hr. Bilgrav-Nielsen, at man skal trappe Kastrup ned, så det overhovedet ikke bliver nødvendigt at bygge Saltholm? Ja men der må da være et eller andet standpunkt for hr. Bilgrav-Nielsen om, hvad han forestiller sig der skal ske omkring Kastrup, hvis man ikke skal tage stilling til Saltholm før 1982. Det er det ene synspunkt.

Det andet synspunkt er, og det var hr. Valbak meget stærkt inde på: hvad har egentlig ligget bag hr. Bilgrav-Nielsens stillingtagen i 1969 omkring principbeslutningen? Jeg kunne stille det samme spørgsmål til hr. A. Chr. Andersen, som vistnok også var medlem af folketinget i 1969. Med hvilken begrundelse stemte man omkring oprettelsen af Københavns luftfartsvæsen i 1970, hvis det ikke netop skulle være en organisation, der skulle forberede Saltholm? Og særlig: med hvilken begrundelse — og dér mener jeg både hr. Bilgrav-Nielsen og hr. A. Chr. Andersen som de to ordførere har stemt for anlægsstoploven i Kastrup — stemte man for anlægsstoploven i Kastrup i 1971? Jeg ser, hr. A. Chr. Andersen ryster på hovedet, han har altså måske ikke stemt for anlægsstoploven, men hr. Bilgrav-Nielsen og de radikale og den af de radikale støttede regering, hvori de radikale selv var deltagere, fremsatte dog og fik vedtaget anlægsstoploven for Kastrup i 1971. Med hvilken begrundelse gjorde man det i 1971, hvis forudsætningen ikke var, at man skulle udflytte til Saltholm? Og med hvilken begrundelse deltog de radikale i hvert fald som

regeringsparti i principbeslutningen? Regeringsmedlemmerne stemte formentlig for principbeslutningen i 1969 om Saltholm og stemte formentlig for KLV-beslutningen i 1970 om organisationen, der skulle støtte Saltholm, og stemte formentlig for anlægsstoploven, som kun havde begrundelse, hvis man ønskede Saltholm. Hvorfor træffer man disse tre væsentlige stemmemæssige beslutninger i 1969, 1970 og 1971, hvis man på det tidspunkt, hvor man virkelig skal tage stilling, hvor anlægsloven ligger her i 1973, ikke tør være med? For det er det, der er tilfældet, det er simpelt hen tilfældet, at man ikke tør være med, men man tør godt være med til at stemme for en lov i 1969, 1970 og 1971, som åbenbart for alle kun giver mening, såfremt der kommer en anlægslov i 1973. Den daværende regering lovede i det kommende folketingsår — et løfte, som de ganske vist ikke kunne opfylde på grund af valget — at komme med disse fornødne anlægslove, som vi har lov til at tro ikke var blevet meget anderledes end dem, jeg er fremkommet med her. Den daværende regering bestod af de konservative, venstre og de radikale. Med hvilken begrundelse er der en konservativ, der går fra nu her, med hvilken begrundelse er der radikale, der går fra, med hvilken begrundelse er der enkelte venstremedlemmer, der går fra? Jeg synes, man skylder den dokumentation. Det giver i og for sig kun en tilstrækkelig begrundelse, synes jeg, hvis man siger, at man vidste ikke, hvad man stemte for ved de tre lejligheder, man var bange for det, der kom siden hen, for det er fuldstændig konsekvent i forhold til de tidligere beslutninger, at anlægsloven om Saltholm ligger her på bordet.

Argumentationen blev jo ikke yderligere styrket hos hr. Bilgrav-Nielsen, da han derefter nævnte tallene for Saltholm; for det første var det, så vidt jeg hørte det, pludselig blevet til 4½ milliard kr., hvor der i bemærkningerne udtrykkelig står 4,1 milliard kr. Derefter var der noget slør om, hvor meget Saltholm som ø ville koste at erhverve. Derefter var der en række spørgsmålstegn ved, om de særlige udgifter til at anlægge havne for og til at pumpe op og til at regulere jord med, var inkluderet i tallet på de ca. 4 milliarder kr. De er inkluderet i tallet på de 4 milliarder kr. Derefter fremstillede hr. Bilgrav-Nielsen det, som om de 4

[Ministeren for offentlige arbejder.]

milliarder kr. kun inkluderede opfyldning og anlægning af baner, men overhovedet ikke nævnte en meget stor omkostning som terminalsystemet; det er også inkluderet heri. Når man opstiller splitningen med de 4 milliarder kr., ca. 3 milliarder kr. til staten eller til KLV eller til lånefinansiering og 1 milliard kr. til luftfartsselskaber, så står det sidste tal på ca. 1 milliard kr. jo også i forslaget her og er i og for sig bygget op på den samme forudsætning, som var gældende ved programplanen med ca. $\frac{3}{4}$ til KLV eller til staten og ca. $\frac{1}{4}$ til andre, herunder luftfartsselskaberne. Så der er i og for sig ikke nogen som helst uklarhed om nogen af disse tal, og når man forsøger at skabe en vis uklarhed om det, som hr. Bilgrav-Nielsen gjorde, kan det altså kun være, fordi man ikke tør tage et medansvar for det lovforslag, som ligger her.

Til hr. Arne Larsen har jeg ikke så mange betragtninger; jeg var i stort omfang enig i hr. Arne Larsens bemærkninger her ved førstebehandlingen og er da også enig i — og det skal være en generel betragtning — at vi nu bl. a. på grundlag af den sidste Storebæltsrapport for december 1972 forhåbentlig lidenskabsløst og afslappet kan diskutere de forskellige udformninger i folketingsudvalget. De oplysninger, man måtte mangle for at tage stilling til de enkelte udformninger, og som ikke måtte fremgå af redegørelsen, uanset at jeg synes, redegørelsen er overmåde omfattende, skal vi naturligvis forsøge at få frem, og så må vi tage en afslappet drøftelse i udvalget; og hvis der er behov herfor og politisk opbakning herfor, må der komme et ændringsforslag til det lovforslag, som ligger her, og det må vi efter mit skøn tage lige så afslappet på og få en klaring på, om den faste forbindelse over Store Bælt skal have den ene eller den anden udformning. Det kan jeg ikke se der bør være ret megen prestige i, det bør kunne ske ud fra tekniske data fuldstændig afslappet, og således vil jeg i hvert fald gå ind i udvalgsarbejdet omkring de forskellige udformninger.

Hr. Rohrsted støttede Saltholmforslaget, således som det lå, og trak frem som de to væsentligste ting siden 1969 — som kun kan trække i samme retning, nemlig yderligere at få anlægslovforslaget vedtaget — to

forhold, nemlig for det første det svenske tilbud, som jeg har kommenteret, og hvor jeg er enig i at det trækker i den retning, som hr. Valbak også var fremme med, og for det andet prognoserne. Der er det rigtigt, som hr. Rohrsted var inde på, at prognoserne hidtil er blevet overgået af den rent faktiske udvikling.

Jeg har fået de allerseneste tal frem med henblik på denne behandling, og det er ret karakteristisk, at da jeg skulle forsøge at gætte på, hvad hr. Bilgrav-Nielsen nu ville bruge som argumenter mod Saltholm, ledte jeg naturligvis tilbage til 1969 for at se, hvad der var af argumenter mod Saltholm dengang, og der var to store forgyldte sager, det ene var „truget“, det er imidlertid løst siden hen, og det andet var prognoserne. Ingen af disse to argumenter blev brugt i dag, og det svækkede naturligvis argumentationen en smule.

Når prognoserne ikke blev brugt, var det, fordi prognoserne ikke kunne bruges til det, der var hr. Bilgrav-Nielsens formål, for prognoserne er i 1971 og i 1972 rent faktisk blevet overgået. Efter prognoserne skulle vi i 1971 have 7.230.000 passagerer; vi fik rent faktisk 7.770.000 passagerer. I 1972 skulle vi have haft 7.900.000 passagerer; vi fik rent faktisk 8.170.000 passagerer, så uden at vi skal, hvad skal jeg sige, overdosere argumentationen, fordi prognoserne er langtidsprognoser og der kan komme udsving på alle sider, har udviklingen hidtil bekræftet, at prognoserne i hvert tilfælde ikke lå i overkanten, men tværtimod i underkanten i forhold til den rent faktiske udvikling; der er da heller ikke nogen, der har anfægtet det prognosegrundlag, som ligger til grund for lovforslaget her.

Hr. A. Chr. Andersen nævnte spørgsmålet om de lavere støjgrænser på de nye maskiner, og dér kan jeg sige, at både den svenske og den danske støjundersøgelse, som naturligvis vil blive tilstillet udvalget, såfremt man i udvalget ønsker dette, har forudsat lavere støjgrænser, og selv under forudsætning af de lavere støjgrænser når man nogenlunde entydigt frem til, at den kritiske støjgrænse på praktisk taget intet område i Sverige og Danmark vil nå land, men alene forblive over Saltholm og over Øresund. Et meget stærkere miljømæssigt argument kan man næsten ikke få for en ny lufthavn, og i

[Ministeren for offentlige arbejder.]

virkeligheden kan man, hvis man ellers politisk er parat til virkelig at argumentere over for miljøhensyn, næsten stoppe diskussionen her. For min opfattelse er, at de miljømæssige argumentationer næsten alene kan bære en udflytning fra Kastrup til Saltholm igenem.

Derudover må jeg advare mod den opfattelse, som lå til grund for hr. A. Chr. Andersens indlæg, nemlig at flytter vi ikke fra Kastrup til Saltholm, vil det automatisk medføre en væsentlig større passagertilvækst på andre danske lufthavne, særlig forstår jeg på hr. A. Chr. Andersen, andre jyske og helt særlig Billundlufthavnen. Jeg må advare mod, at man lokalt eller andre steder foregøbler nogen som helst, at man automatisk overfører dette meget store passagergrundlag, som der her er tale om, til andre jyske lufthavne, fordi man ikke overflytter fra Kastrup til Saltholm. For hvis man ikke tør tage denne beslutning, vil det vise sig, at overflytningen ikke sker til andre jyske lufthavne; den sker til Stockholm, til Oslo, til Hamborg og i et vist omfang til andre europæiske lufthavne, men der er ikke nogen som helst sikkerhed for, som hr. A. Chr. Andersen er inde på her, at det uden videre overføres til andre jyske lufthavne.

Hr. Robert Christensen og hr. Per Federspiel var inde på Fehmarnbæltproblematikken, og dér beklager man altså, at regeringen har truffet den prioritering, som regeringen rent faktisk har gjort. Jeg erindrer ikke, at jeg i fjernsynet skulle have sagt, at vi ikke ville tage stilling til Fehmarnbælt eller Samsø før i 1985. Hvis jeg har brugt årstallet 1985, beklager jeg det. Jeg har i andre relationer brugt det årstal, som er regeringsbeslutningens, nemlig 1980, så jeg beklager meget, hvis jeg skulle have sagt i fjernsynet, at det skulle være 1985. Regeringens beslutning er, at vi ikke kan tage stilling til disse store projekter før 1980, og det er klart, at det angiver en prioritering, som vi af nationale grunde først og fremmest har ansat for at være helt rimelig.

Men det er ikke rigtigt, når hr. Per Federspiel derefter siger, at hermed har vi altså kun lagt rent trafikale forhold til grund. Nej, vi har i høj grad lagt økonomiske og ressourcemæssige betragtninger, både kapital- og arbejdskraftmæssige betragtninger, til grund. Det er jo netop det, der vel er det væsentligste grundlag for den prioritering, som nødvendigvis skal foretages, at det er den slags betragtninger, man lægger til grund.

Jeg var meget enig i den dokumentation, hr. Valbak fremførte omkring Saltholmlufthavnen, en argumentation, som hr. Valbak også i et vist omfang kunne genfinde i min argumentation her, særlig i svaret til hr. Bilgrav-Nielsen.

Til hr. Knud Bro skal jeg kun sige, at såfremt man skulle ønske en sådan takstpolitik, som hr. Knud Bro foreslog, nemlig at man skulle fastfryse taksterne på et eller andet område, forudsatte det jo netop, som jeg var inde på indledningsvis, at man havde herredømme over taksterne; og hvis vi i øvrigt skulle se, hvad der var konservativ politik på det område, bliver konsekvensen jo den, at vi ikke har herredømme over taksterne, og så synes jeg nok, der ligger nogen indbyrdes uenighed i de to konservative synspunkter.

Jeg har prøvet at besvare de indlæg, som har været fremme. Jeg skal endnu en gang takke for den modtagelse, lovforslagene har fået, og håber, vi efter omstændighederne kan slippe nogenlunde hurtigt og smertefrit igennem udvalgsbehandlingen.

Formanden: Vi går derefter over til anden omgang; jeg gør opmærksom på, at taletiden er 10 minutter for de ordførere, der hidtil har haft ordet én gang, og jeg håber at kunne gennemføre debatten uden pause.

Horn: Jeg kan love formanden, at jeg skal følge hans forhåbninger. Det kunne ellers være fristende at gå ind i en debat om konstruktionen med en kombination af bilfæretunnel under Store Bælt og så en fast for-

[Horn.]

bindelse over Samsø, men det er jo en ting, som er meget mere egnet til drøftelse i udvalget. Hvis vi skulle ind i en debat om det her, ville det jo vare flere dage, for der er jo 5-6 forskellige slags alternativer at vælge imellem. Men udvalget vil tage sig god tid til at kigge på de ting.

Må jeg så sige til hr. Stæhr Johansen, som antydede, at jeg var helt i modstrid med min tidligere opfattelse med hensyn til privat finansiering, at jeg har her fremført mit partis synspunkter, men jeg vil da gerne gentage, at jeg ved tidligere lejligheder har sagt, at personlig var jeg ikke så ængstelig for at gå ind i en privat finansiering. Problemet her består jo først og fremmest i, om man kan skaffe sig den tilstrækkelige kontrol over den koncessionsaftale, som måtte indgås. Og der er jo visse usikkerhedsmomenter, det kan man ikke bortforklare, når man skal bygge et så stort anlæg ude på åbent hav, som afdøde professor Engelund engang udtrykte det. Men jeg mener, vi har gjort så gode erfaringer både ved Limfjords-tunnelen og ved den nye Lillebæltsbro og det, der nu tegner sig for KLV, at med det, som regeringen her foreslår, vil det nok være muligt at finde frem til en selskabsform, som absolut vil tilgodese de interesser, man på mange måder kan drage nytte af over for private. Jeg har ofte tænkt på, hvad der egentlig skulle begrunde, at private skulle kunne låne billigere, end en stat kan. Jeg tvivler på, det kan lade sig gøre. Jeg ved godt nok, at der er stærkt interesserede folk, som har forklaret, at de bedre kan gå ind i en konkurrence, skabe konkurrencemuligheder om billig kapital, men tilbage bliver jo, at med disse store anlæg vil långiverne hele tiden vide, at det trods alt er den danske stat, der står bagved, så mon ikke det er en illusion at tro, at man fra privat side kan låne billigere.?

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, om jeg skulle være blevet betænkelig over for Saltholm, fordi jeg nævnte forholdet med SAS. Absolut ikke. Det er jo sådan, som jeg også tidligere har givet udtryk for, at der er ingen luftfartsselskaber, der i øjeblikket er i stand til at skaffe så meget egenkapital, at de kan klare den fremtid, de står over for. Vi er i den lykkelige situation, at SAS er et af de selskaber, måske det selskab, der bedst

har været i stand til at skaffe sig fortjeneste på sin indsats. Men det er jo ikke anderledes, end at alle selskaber, ikke mindst europæiske, vil være i store vanskeligheder i de kommende år, og derfor kan det ikke hjælpe, at vi forestiller os, at SAS kan tage alle mulige belastninger. Det er da også sagt fra SAS' side i sin tid, at de går ind for Saltholm, men under den forudsætning, at de ikke påføres økonomiske belastninger, som skaber vanskeligheder for selskabet.

Så havde jeg lyst til at sige nogle ting til hr. A. Chr. Andersen, men det har ministeren gjort. Jeg synes, det er forkert, at man ligesom bilder den jyske befolkning ind, at hvis vi bare vil give slip på Københavnsområdet, kunne man få masser af trafik over til Jylland. Jeg tror, Jylland har fået meget de senere år, og de vil i fremtiden få alt det, som er naturlig trafik, nemlig chartertrafikken. Og tænker man sig at der ad åre bliver lavet lidt om på charter- og rutetrafikken i hele verden, opstår der måske en mulighed for disse jyske erhvervsfolk, som ikke vil over København.

Endelig til sidst om det problem, som hr. Per Federspiel og hr. Robert Christensen var inde på, Østersøbroen. Jeg er ikke utilbøjelig til at tro — det er naturligvis noget af gættteri, men det er ret logisk og trafikøkonomisk også forståeligt — at det tilbud, der ligger fra svensk side om at bygge en fast forbindelse i K-M-linjen, har en meget nøje sammenhæng med, at vi inden så forfærdelig lang tid bliver præsenteret for et forslag om, at man fra tysk og svensk side bygger denne bro. Så er spørgsmålet: vil vi sige nej? Det vil vi vel ikke. Vi vil stille visse betingelser, anlægget må ikke laves på en sådan måde at det generer os, men man skal ikke tro, at tilbuddet fra svensk side om K-M-forbindelsen er uden forbindelse med tanken om at få bygget en Østersøbro.

Stæhr Johansen: Jeg skal ikke forlænge debatten ret meget. Jeg kunne selvfølgelig godt have tænkt mig en lang debat med hr. Guldberg angående spørgsmålet om tunnel eller ikke tunnel, men det vil jeg afstå fra. Jeg har den bestemte opfattelse, at tunnelprojektet er et projekt fra 1930ernes tid. Den moderne teknik har efter min opfattelse ført med sig, at selv om en bro er dyrere, vil den alligevel være et stort overskudsfore-

[Stæhr Johansen.]

tagende, og så har den en helt, helt anden kapacitet end en tunnel, hvorigennem man skal sende biler med jernbane. Efter min opfattelse vil man meget hurtigt opdage, at en 2-sporet jernbane ikke er i stand til at klare disse trafikproblemer, og jeg gruer også for, hvordan det hele skal klares, hvis der skulle ske trafikale uheld. Der er for mig ingen som helst tvivl om, og det tror jeg også at langt de fleste, der har beskæftiget sig lidt med dette, må være enige i, at den bedste løsning, når man også tager hensyn til kapaciteten, er en kombineret vej- og jernbanebro.

Jeg minder hr. Guldberg om, at der var også folk, der, dengang man vedtog Lillebæltsbroen for mange, mange år siden, i 1920'erne, havde det synspunkt, at det kun skulle være en jernbanebro, ligesom hr. Guldberg nu mener, at det skal være en jernbanetunnel. Jeg tror, at hvis ikke der var fornuftige folk i folketinget, der havde gennemtvunget, at det også blev en vejbro, ville man have dømt det folketing meget hårdt, og det er min opfattelse, at det vil man også gøre, hvis man vedtager et tunnelforslag.

I øvrigt må jeg sige, at jeg er enig med hr. Guldberg i de bemærkninger, han kom med om trafikken til Amager. Jeg mener afgjort, at den må drøftes. Hr. Guldberg og jeg, tror jeg, er enige om, at Amager i mange år har været meget forsømt, hvad trafik angår, og jeg er ganske enig med hr. Guldberg i, at det må tages op. Men selvfølgelig har det hverken været muligt for Københavns kommune eller de andre Amagerkommuner — eller eventuelt statsbanerne — at tage nogen beslutning, før man har fundet en løsning på lufthavnsproblemet. Der har jo været så mange diskussioner om det, og nu kommer også spørgsmålet om den svenske bro; også den vil i allerhøjeste grad spille ind på den planlægning af Amager, der skal finde sted.

Så vil jeg blot sige til trafikministeren, som havde nogle betænkeligheder med hensyn til finansieringen, at jeg tror, det er et af de spørgsmål, der er meget vigtige at drøfte i udvalget, for jeg mener stadig væk, at man, også når man sammenligner Københavns kommunes lån med statens lån — det er særlig til hr. Horn — har opnået bedre betingelser. Vi vil også i udvalget kunne se

nogenlunde, hvordan betingelserne er for store firmaer, der har lov til at låne i udlandet. Derfor er jeg ikke så bange. Der er også spørgsmålet om de mange offentligt ansatte. Perspektivplanen har jo givet os et billede af udviklingen i Danmark, som vi alle sammen er ængstelige for vil kræve flere offentligt ansatte, og jeg mener også, som jeg sagde før, at både bedriftsledelse, beslutningsfunktioner osv. vil gå bedre i et privat ledet selskab.

I 1972 blev der truffet en aftale mellem den franske og britiske regering om, at man simpelt hen lavede to selskaber, et fransk og et britisk, der skulle bygge en tunnel under Den engelske Kanal, og man gav en 50-årig koncession til to private selskaber. Selvfølgelig ville man gennemtvinge de billigst mulige priser ved krav om offentlig licitation, men først og fremmest skulle de to selskaber være ansvarlige for at skaffe de fornødne penge til bygning af en kanaltunnel, ligesom de skulle have ansvaret for selve bygningen. På så stort et område har man ikke fra de respektive regeringer været ængstelig for at overlade det til private kræfter at bygge, og jeg mener selv, at det er den måde, vi lettest undgår at belaste statens investeringer, hvilket må være en fordel med de mange andre opgaver, den har.

Så talte trafikministeren også lidt om taksterne. Jeg går da ud fra som givet — det har jeg også forstået af den kontrakt, der er sluttet mellem den engelske og den franske regering, at selve taksterne bestemmes af staterne, naturligvis mod at der gives en garanti for, at de penge, der er investeret, bliver forrentet og der ydes et rimeligt driftstilskud, men ellers er taksterne da noget, som man gennem kontrakter og koncessionsbestemmelser er i stand til at dirigere.

Jeg håber da også, at trafikministeren vil være i stand til i nogen grad at få indflydelse på taksterne på den svenske bro mellem København og Malmø, for det er da ganske givet, at man netop fra dansk side må være helt klar over den problematik, der opstår ved, at Sverige bygger denne bro, men jeg har da også det indtryk, at trafikministeren har det med i sine overvejelser. Jeg forstår derfor ikke, at trafikministeren er så ængstelig for den private finansiering og ledelse. Jeg forstår, at hr. Horn, som selvføl-

[Stæhr Johansen.]

gelig anbefaler regeringens forslag, stadig væk ikke er så ængstelig for dette. Man kan også sige om markedsministeren, at han i hvert fald har udtalt sig meget venligt om det.

Jeg skal ikke forlænge diskussionen yderligere, for jeg mener, dette er et problem, som vi kan diskutere i udvalget. Jeg mener selvfølgelig givet, at det er et vigtigt problem, men i udvalget har vi jo også mulighed for at indhente oplysninger, som vi ikke kan have brug for i debatten i dag, og så kan vi danne os et billede af, hvorledes vi mener finansieringen skal finde sted.

Guldberg: Må jeg først have lov at sige om et spørgsmål, som jeg ikke kom meget ind på i første omgang, Øresundsforbindelserne, herunder H—H i forhold til K—M, at jeg vil bede om, at ministeren under sine forhandlinger vil se dette i den samme sammenhæng, som jeg forsøger at se Storebæltsproblemet i. Det er måske det, der har ført til, at jeg har været meget uenig med adskillige her under debatten.

Jeg tror, ministeren gerne vil se det i den sammenhæng. Jeg tror, det er meget væsentligt for os, at der bliver en sammenhæng, og at vi med de ordninger, man nu skal have om faste forbindelser over Øresund, ikke i Danmark etablerer os så naivt, at vi går med til en ordning, hvor svenskerne bygger en vejforbindelse og vi så lader være med at lave en jernbaneforbindelse, men bygger den højt besungne højbro over Store Bælt — hvor der selvfølgelig også kan køre jernbanetog over, det indrømmer jeg — og så specialiserer os i at sørge for den godstrafik på landevejene, som de andre ikke vil have, og lader de andre lande tage tariffkilometrene dér, hvor man betaler for det.

Uanset romantikken og alt det kunne vi dog godt en gang imellem bære os en lille smule forretningsmæssigt ad. Jeg tror ikke, det er ministeren fremmed, så det er lige så meget andre, jeg taler til.

Jeg vil også sige lidt om spørgsmålet kollektiv trafik. Jeg ved godt, at det ikke var rettet til mig i og for sig, det med det rentable, men det kom nu alligevel ind i svaret til mig. Jeg har ikke brugt udtrykket. Jeg har ikke sagt, at det ikke ville være renta-

belt — det er der andre der har — at vælge den dyre Storebæltsløsning. Men da jeg ikke har sagt det før, vil jeg gerne have lov at sige det nu, for det er ikke rentabelt efter min regnebog. Hvis man kan få udført noget for, skal vi sige 1,8 milliarder kr. og det er et rentabelt projekt i sig selv, og man kan få lavet stort set det samme for 3 milliarder kr., er det ikke rentabelt at bruge de sidste 1,2 milliarder kr., selv om projektet til 3 milliarder kr. er rentabelt i sig selv. Dem kan man i hvert fald ikke få nogen rente af. det vil jeg bestemt holde på, så det er altså ikke rentabelt. Jeg vil godt bruge det udtryk så, og det er også det, der er en af mine indvendinger.

Jeg synes, at også hr. Stæhr Johansens sidste indlæg her meget klart demonstrerede, hvad ministeren mener, når han med sine pæne udtryk taler om de politisk-psykologiske realiteter. Jeg vil gerne sige til hr. Stæhr Johansen, at jeg synes, det er hans bemærkninger og ræsonnementer, der hører hjemme i 1930erne. Jeg kender udmærket godt historien om Lillebæltsbroen. Men vi lever ikke i 1930erne, og vi skal ikke bygge trafik anlæg for en trafik, der skal eksistere fra 1930erne til 1960erne eller 1970erne eller 1980erne. Og det er ikke så forfærdelig vanskeligt at bevæge sig bare en lille bitte smule uden for vort eget område og se, hvordan det ser ud. Man kan bare tage til Tyskland, det er da ikke så langt, og så kan man se, hvad man får ud af det, hvis man ikke vil basere trafikken på en kombineret trafikbanevej og på transport af de samme enheder skiftevis på bane og på vej. Det er simpelt hen det, der er den fremtidige trafikform mange år frem i Europa. Man kan nemlig ikke komme længere. Andre lande er sådan set nået længere frem i den udvikling end vi og har stødt hovedet mod loftet, og vi er såmænd meget nær ved at gøre det selv. Der er ingen rigtige svar på, hvorfor man ikke skulle vælge en sådan transportform, undtagen det, ministeren så pænt kalder politisk-psykologiske realiteter. Jeg vil nærmest oversætte det til, at man er inde på, om vi for at skabe et bredt forlig i folketinget skal komme med en samlet løsning, der koster 1 milliard kr. mere, end den ellers ville koste.

Så vil jeg til sidst komme med et par enkelte bemærkninger af mere principiel ka-

[Guldborg.]

rakter i Saltholmdiskussionen, som jeg ikke var meget inde på i mit første indlæg. Det er selvfølgelig, fordi jeg har den opfattelse, at den mere principielle diskussion i realiteten er ført. Jeg vil gerne minde om, at jeg til at begynde med netop sagde, at der er delte meninger i venstres gruppe, det er klart, der er det. Jeg tror også, jeg gjorde opmærksom på, at der både kan være nogle, der har skiftet standpunkt, og nogle, der er kommet til siden, der har et andet standpunkt og ikke har haft lejlighed til at sætte sig ind i det før. Det synes jeg er helt i orden, men jeg skal da — for at undgå enhver misforståelse også under hensyn til ministerens bemærkninger — til diskussionen og til hr. Valbaks indlæg sige, at det har nu været en god gammel venstreskik, at vi står ved de beslutninger, vi har været med til at træffe, og det gør vi også i denne sag. Det betyder ikke, at der ikke er delte meninger, og det vil også nok vise sig, når man engang kommer til den endelige afstemning.

Der er én ting, der ikke har været så stærkt fremme i diskussionen, men som jeg gerne vil trække ind. Det er noget, der specielt vedrører fremtiden for det skandinaviske luftfartssamarbejde. Jeg hører til dem, der lægger megen vægt på, at det kan leve videre og udvikles videre. Jeg mener, at dets skæbne i allerhøjeste grad er afhængig af, hvordan vi i dette folketing behandler spørgsmålet om den centrale lufthavn i det nordeuropæiske område, som nu af forskellige grunde er kommet til at ligge på dansk område, og som vi i denne sag derfor har et ansvar for. Inden for Det europæiske Parlament arbejder man allerede — og det er såmænd ikke så mærkeligt, det har været fremme før, men nu i højere grad med realisme — også på spørgsmålet om integration eller harmonisering af lufttrafikken, og i den forbindelse er der tanker fremme om multilaterale aftaler til afløsning af de bilaterale, som koster meget her i Europa, og som man derfor kunne og burde blive enig om at afskaffe. Man arbejder også med en større integration i samarbejdet mellem luftfartsselskaberne, og vi kommer altså nu med et selskab, hvori ikke alene et medlemsland af fællesmarkedet, Danmark, er indblandet, men også to lande, der står udenfor. Det er derfor temmelig afgørende for hele mulighe-

den for fortsættelsen af dette fælles skandinaviske foretagende, at vi er opmærksomme på, at vi skal løfte vores opgave, og det vil også sige, at vi skal, hvis der overhovedet skal være nogen mening i det, holde den basis i orden, som er gældende for dette fælles selskab. Hvis man ikke vil det, skal man selvfølgelig hellere sige det, så kan man nemlig gå hver til sit i 1985. Det kan man udmærket gøre. Jeg mener, det ville være forkert, og det vil være forkert ikke at lægge sine planer efter at holde det samarbejde. Der snakkes så meget om, at hvis man ikke bygger Kastrup ud, kan trafikken komme til Billund, og der er nogle, der mener, at den vil flytte til Stockholm, Oslo og Hamburg. Jeg vil ikke helt bestride det, men jeg vil dog bare gøre opmærksom på, at udviklingen i luftfarten hele tiden er større og større knudepunkter, og at det, man snakker om, snarere er i forhold til Frankfurt, i forhold til London, i forhold til Paris og måske noget sydligere, såmænd ikke engang til Bruxelles og Amsterdam, for de ligger for nær ved de andre og konkurrerer hinanden ud. Det eneste, der er tilbage, er i virkeligheden spørgsmålet: skal der i Nordeuropa, i den nordligste del af dette område, ligge et centralt knudepunkt, som ligger der i dag, som kan bruges, og som kan vedligeholdes, hvis vi sørger for at gøre det, og som derfor kan tage denne del af det europæiske område med ind og holde det i balance? Dette er et fundamentalt spørgsmål for SAS' fremtid, om man vil det eller ej.

Jeg har ikke ofret så meget tid i mit første indlæg på det, fordi jeg som sagt mener, at den principbeslutning blev truffet i 1969, og det, vi nu diskuterer, er, hvordan vi skal føre dem ud i praksis, men det kunne godt, synes jeg, efter den debat, der nu har været, måske være rigtigt at trække det ind og gøre det helt klart, at disse spørgsmål og måden, vi behandler denne sag på, rækker langt og er meget vigtig. Den er ikke alene vigtig for os selv, men den er også vigtig i en større sammenhæng for hele dette områdes placering. Skal der være nogen mening i det, og skal vi også tage vores del af de europæiske opgaver op og søge at sørge for, at denne ende af Europa ikke bliver sådan en blindtarm, hører vi også med i løsningen af denne opgave.

Bilgrav-Nielsen: Jeg har lige først en enkelt bemærkning til hr. Horn. Når jeg spurgte hr. Horn i første omgang, hvad han mente med sin bemærkning om de problemer, der kunne opstå for SAS, var det selvfølgelig, fordi jeg gerne ville vide, om hr. Horn mener, at der bliver økonomiske problemer for SAS ved en overflytning. Det synes jeg ikke rigtig jeg fik besvaret, men jeg kan rette spørgsmålet til ministeren: er det ministerens opfattelse, at en overflytning til Saltholm efter de planer, der ligger i forslaget, vil betyde en økonomisk belastning for SAS?

Dernæst må jeg lige sige den korte bemærkning til hr. Guldberg, at jeg synes da også, det er rart en gang imellem at kunne konstatere, at man står ved, hvad man har vedtaget. Nu kan det vel også godt gå lidt over gevind. Jeg håber, vi i morgen må konstatere, at vi i enighed kan beslutte at opheve en forkert beslutning, der ligger år tilbage, om motorveje i Københavnsområdet. Jeg tror, vi en gang imellem må være rede til at tage sådanne forkerte beslutninger op til fornyet overvejelse, men det kan vi komme tilbage til.

Dernæst til ministeren, som, synes jeg, at dømme efter stemmeføringen nok måtte have et svagt argument. Man siger jo, at hvis man har et svagt argument, så hæver man stemmen. Det var det indtryk, jeg fik af ministerens indlæg, navnlig i de passager, hvor han henvendte sig til mig, og jeg kan konstatere, som jeg tidligere har gjort — jeg vil godt tilføje den bemærkning, at jeg mener, ministeren sådan set er undskyldt — at ministeren tager grusomt fejl. Ministeren har ikke tidligere interesseret sig særlig for trafikspørgsmål her i folketinget, har ikke været medlem af folketingets trafikudvalg, og det kan være forklaringen på, at han ikke husker, hvad der skete i 1969. Jeg må minde om, at der var medlemmer af den radikale gruppe, der ikke tog medansvar for loven om Saltholm, deriblandt undertegnede. Derfor synes jeg, det er lidt for stærkt at stille det op, som om man nu løber fra noget, man dengang skulle have givet tilslutning til. Det er altså ikke tilfældet.

Hvorfor stemte man for loven om Københavns lufthavnsvæsens oprettelse? Hvorfor stemte man for stoploven? Ja, jeg ved ikke, om det er nødvendigt at udpensle den slags

ting. Jeg tror, ministeren bedre end andre ser de problemer, der kan være, når man har et medansvar for en regering. Jeg har konstateret, at ministeren måtte fravige sine ideer om Hammel, at han har måttet opgive sin store tanke om tunnelanlægget og nu fremsætte forslag om en fast forbindelse over vandet, over Store Bælt. Det var vel sådan i den tidligere regerings tid, at man ikke var fuldt enig om dette problem. Det blev til stoploven, som skulle holde mulighederne åbne en tid. Og for at ministeren ikke skal være i tvivl om, hvad der var den radikale gruppes opfattelse, skal jeg citere, hvad jeg dengang sagde ved tredje behandling, og det var et indlæg, som hele den radikale gruppe inklusive hr. Valbak stod bag. Jeg skal citere det afsnit, der er væsentligt i sammenhængen, det står i Folketingstidende 1970-71, sp. 7693:

„På den radikale gruppes vegne skal jeg understrege, at beslutningsgrundlaget efter vor opfattelse nødvendigvis må indeholde en bred samfundsøkonomisk analyse af foreliggende muligheder for lufthavnens fremtid og for, hvornår det mest fordelagtige overflytningstidspunkt alle forhold taget i betragtning vil foreligge.“

Det var vores bemærkninger til stoplovens gennemførelse og de betragtninger, der blev gjort om, hvad stoploven betød. Vi mener ikke, vi har fået dette tilstrækkelige beslutningsgrundlag lagt på bordet, og det er altså forklaringen.

I øvrigt takker jeg ministeren for forklaringen om, at de 4,1 milliarder kr. er hele anlægget. Jeg vil dog sige, at det var ikke mig, der skabte uklarhed om, hvad det kostede at ekspropriere øen Saltholm. Jeg tror nok, at hr. Horn og jeg kan blive enige om, hvordan det forholder sig. Hr. Horn spurgte, om det kunne være rimeligt, at det var 15 mill. kr., om ikke det i stedet for skulle være 1,5 mill. kr. Det var sådan set det spørgsmål, jeg godt ville have ministeren til at besvare, for det er dog væsentligt trods alt, selv om det i sammenhængen er småbeløb.

I øvrigt om problematikken omkring Saltholm og hele diskussionen om, hvad der er mest fornuftigt. Hvis man kommer til den konklusion, efter at man har undersøgt det problem, som hr. Guldberg var inde på, om det er nødvendigt at regne med at skulle anlægge tværbaner på Saltholm, at det nok

[Bilgrav-Nielsen.]

ikke er nødvendigt, er der sket en total ændring af problemet i Kastrup, for dér har vi problemet med tværbanen, som hr. Rohrsted var en hel del inde på. Hvis ikke det eksisterer mere, er der helt andre muligheder i Kastrup, end man havde regnet med. Støjproblemet fremholdes som det væsentligste argument for at flytte over på Saltholm, men man må undskylde mig, jeg kan ikke forstå den argumentation, at man ved at flytte en lufthavn af Kastrups størrelse over på Saltholm — den kommer ganske vist dér lidt længere fra land, fra tæt bebyggelse — og dér ekspandere lufthavnen til måske det 3-4-5-dobbelte har sikret miljøet i det store byområde her. Jeg forstår det simpelt hen ikke. Jeg synes, det er mangelfuld argumentation.

Så var hr. Rohrsted også inde på en betragtning om, at nedstyrtningsfaren var væsentlig, og jeg forstod, at det var den navnlig omkring Kastrup. Jeg skal slet ikke benægte, at det kan være et problem, men jeg vil på det bestemteste mene, at der ikke er noget som helst holdepunkt for at sige, at dette problem er større omkring Kastrup i dag med den størrelse, Kastrup har, målt med den trafik, der må komme på en lufthavn på Saltholm, der er adskillige gange større. Jeg synes ikke rigtig, det er argumenter, der tæller i sammenhængen.

Men som sagt, hvis man synes, at man vil have flere til at slutte op omkring Saltholm-forslaget, har jeg givet anvisningen: man må for folketinget forelægge en samfundsøkonomisk vurdering, en bred vurdering af alle muligheder for lufthavnens fremtid, og jeg vil da godt sige, at jeg er ikke sikker på, at man fortsat skal acceptere en hvilken som helst trafikudvikling på lufthavnen i dette tætbebyggede område. Det kan jo være, at det går med lufttrafikken, som det er ved at gå efterhånden med biltrafikken, at vi må acceptere, at der skal begrænsninger på. Det er vel det, der sker nu med hensyn til motorgaderne i byerne. Jeg tror også, det må indgå i overvejelserne: hvor langt er vi villige til at gå for at imødekomme trafikstigningen på lufthavnen? Der er også en begrænsning for Saltholm.

Arne Larsen: Det, der bringer mig herop, er det lille problem med hensyn til tilbrin-

gersystemet til Saltholm. Ministeren og jeg udvekslede jo et par bemærkninger, og jeg er altså af den opfattelse, at nu skal man dimensionere rigtigt, man skal planlægge rigtigt, og man skal allerede nu indbygge noget fremtid i det, man laver. Derfor er spørgsmålet, om vi kan få et kollektivt tilbringersystem til Saltholm. Det er meget væsentligt for mig. Naturligvis er jeg enig med ministeren i, at et bussystem også er en form for kollektivt tilbringersystem, men det har ikke den effektivitet og den kapacitet, som et nærbanetrafikanlæg vil have. Når jeg siger det, er det ikke alene af hensyn til tilbringertrafikken til en kommende lufthavn på Saltholm, men det er også, fordi vi måske kunne prøve at løse Amagers kollektiv-trafikproblem i denne forbindelse. Det lyder selvfølgelig meget godt, at det koster 1 milliard kr. mere at lave et tilbringersystem til Saltholm ved hjælp af en S-bane, men derved får vi altså også løst Amagers problem, for det er jo ikke tunnelen, som koster 1 milliard kr. mere, fordi der skal et S-tog ind, nej, det er, fordi vi skal have banen lagt over Amager, men så får vi jo nyttevirkninger af den fra andre områder, og så får Amagers befolkning et kollektivt trafiksystem, som de har sukket efter i mange år. Vi skal altså lige se dette i den rette forbindelse.

Hr. A. Chr. Andersen var inde på spørgsmålet om STOL-fly, støj, korte startbaner osv. Det er da rigtigt, at det er noget, som har været drøftet og vel stadig væk drøftes i teknikerkredse, og man forsøger også at konstruere maskiner, der har kortere start- og landingsbaner, ja, som måske endda kan starte lodret, men det er karakteristisk, at det er maskiner med meget, meget stor maskinkraft eller motoreffekt, der skal til for at løse dette. Om man i det hele taget kan drive passagertrafik med den type maskiner, er helt uafklaret. Det har vi ikke fået noget svar på fra teknisk side, tværtimod ved vi, at flyselskaberne verden over fortsætter deres arbejde med konstruktion af de typer, vi kender nu, gør dem større og større og altså ikke tager i betragtning, at der er andre flytyper undervejs, som tilsyneladende heller ikke kan løse problemet.

Jeg forstod også på hr. A. Chr. Andersen, at han ønskede at indskrænke Københavns lufthavns betydning og mente, at en del af

[Aras Larsen.]

trafikken kunne afvikles fra jyske lufthavne. Det er sikkert også rigtigt, at en del trafik kan afvikles fra jyske lufthavne, chartertrafik og måske før eller senere også en vis rutetrafik. Men man må nu tage i betragtning, at København ikke alene er Danmarks hovedstad, men hovedstaden i Norden, og at den har et trafikunderlag, som ikke bare er København og Sjælland, men det halve af Sverige også. Man må også forstå, at der via Københavns lufthavn sker transittrafik til og fra en række andre lufthavne i verden, f. eks. fra Amerika via København til mange andre destinationer i Europa. Det er også værd at tage med i betragtning. Man må altså ikke tro, at man bare kan flytte lidt trafik over i Jylland, og så er problemet løst for Københavns lufthavns vedkommende. Det er det ikke.

Det glæder mig, at trafikministeren er lidenskabsløs med hensyn til, hvilken løsning der skal komme på Store Bælt. Man skal altså ikke tage ministerens forslag alvorligere, end at han er parat til at forhandle også om andre løsninger på en fast forbindelse. Jeg har nærmest det indtryk, at ministeren vil bøje sig for et flertal i folkettingen — ja, det er han selvfølgelig nødsaget til. Hvis det er den måde, han mener han skal ud af sin kattepine på, giver jeg ikke så meget for det.

Hr. Stæhr Johansen var igen inde på tunnelanlægget under Store Bælt og gentog en påstand, som jeg allerede i mit første indlæg forsøgte at tilbagevise, nemlig den, at et tunnelanlæg ikke havde den kapacitet, som var nødvendig for at klare trafikafviklingen over Store Bælt. Det har det. Man kan læse sig til i rapporten, hvor stor en effektivitet det har; og at det mange, mange, mange år frem i tiden vil kunne løse dette problem, er der ingen tvivl om. Det har faktisk lige så stor en kapacitet som den kombinerede bane- og vejbro, man ellers vil lave, og når man har to anlæg, der kapacitetsmæssigt er lige store, synes jeg nu, man skulle foretrække den, som er 1,2 milliarder kr. billigere.

A. Chr. Andersen: Jeg skal ikke forlænge debatten ret meget. Jeg skal kun til den bemærkning, der kom fra trafikministeren og fra hr. Guldborg om at skifte mening si-

den sidst — det synes jeg for øvrigt hr. Bilgrav-Nielsen svarede meget godt på — sige, at det er noget, man jævnlig kommer ud for. Personlig har jeg ganske vist ikke skiftet mening med hensyn til Saltholm, men der er nogle, i hvert fald i denne side af salen, der har skiftet mening siden sidst. Det fremgik også af, hvad hr. Stæhr Johansen sagde om de konservative. Hvordan det er i den socialdemokratiske gruppe, ved vi ikke; det vil tiden vise, når afstemningen kommer. At man har lov til at skifte mening, vil også fremgå af det, vi skal behandle i morgen. Derfor skal jeg ikke komme mere ind på det her. Jeg kan dog lige nævne, at der i hvert fald er én, der er kendt som landsplanlægger, nemlig professor Humlum, som tidligere er gået meget, meget stærkt ind for Saltholm, men nu er bange for, at det er for sent. Det er jeg også bange for.

Nu sidst ville hr. Arne Larsen ligesom lægge mig i munden, at jeg vil bringe Kastrups niveau ned. Jeg sagde to gange, tror jeg, i mit første indlæg, at jeg gerne vil være med til at forsøge at bevare dens dominans som en stor international lufthavn. Jeg tror bare ikke, det kan lykkes — eller rettere sagt: jeg har mine tvivl om, hvorvidt den kan blive ved at være det. Charterflyvningen er jo begyndt at fordele sig mere ud over landet. Der var ca. 2,2 mill. charterpassagerer fra Kastrup i 1971. Fra Billund sidste år var der i hvert fald over 400.000, og fra andre lufthavne i Jylland ved jeg knap hvor meget. Efterhånden vil det nok udligne sig sådan, at halvdelen flyver fra Jylland eller Fyn og halvdelen herovre. Der vil også være en hel del forbindelser, som jeg sagde i mit første indlæg, der går direkte til udlandet uden at komme ned og fylde op i Kastrup. Vel kan størrelsen af maskinerne — og de bliver større og større — gøre, at man skal blive her lidt længere og samle sammen, før der flyves videre, og alt det er vi helt enige om, det vil vi prøve at bevare så meget, vi kan. Jeg siger bare, at udviklingen kan nemt gå, som jeg har antydnet, og man skal lade være med bevidst at hindre, at der kommer noget f. eks. til Jylland. Man har jo med visse former for takstpolitik ikke været særlig venlig over for de kommunale lufthavne, der har en anden takstpolitik end statslufthavne. Man har brugt monopolløven til at forhindre dem i at forhøje takster-

[A. Chr. Andersen.]

ne. Overskuddet i Kastrup kan der vel også sættes et par spørgsmålstegn ved, hvis vi sammenligner med lufthavnens regnskaber i øvrigt, for en hel masse sikkerhedstjeneste måske hele sikkerhedstjenesten går over en anden konto, og det gør den absolut ikke f. eks. i Billund lufthavn. Derfor skal man være lidt varsom med, hvordan man regner sådan et overskud ud.

Med hensyn til støjniveauet vil jeg gerne sige, at det, jeg egentlig ville have haft ministeren til at svare på, var, om ikke man på mere internationalt plan arbejder med nogle normer for det. Jeg behøver ikke at få noget svar her. Jeg vil måske hellere stille det spørgsmål engang i spørgetiden, så ministeren kan få det undersøgt. Jeg mener at vide, at man er i gang med noget sådant, og det kan også spille en rolle for Kastrup, hvor jeg altså mener man skal beholde lufthavnen.

Per Federspiel: Jeg vil gerne takke for ministerens oplysning om, at det alene er økonomiske og ressourcemæssige betragtninger, der har bevirket, at regeringen har skudt bygningen af en Østersøbro ud i det uvisse, uanset at man fra regeringens side, som ministeren anførte, har erkendt, at anlægget af Øresundsforbindelsen afføder et naturligt behov for en landfast forbindelse videre til kontinentet. Jeg tror, ministeren må give mig ret i — han svarede ikke på mit spørgsmål — at den tanke, at denne forbindelse skulle kunne gå over Store Bælt, Fyn osv., er aldeles urealistisk.

Nu vil jeg gerne spørge ministeren, hvordan man fra regeringens side vil stille sig, hvis denne bro over Østersøen kan bygges på rent privatøkonomisk basis. Ministeren nævnte i sine betragtninger, at naturligvis må man fra regeringens side have kontrol med takstpolitik osv. Nu vil en sådan bro jo alene kunne bygges på grundlag af en koncession fra dansk og tysk side, hvor de to regeringer naturligvis kan stille deres betingelser, der ikke må være sådan, at broen ikke økonomisk kan klare driften. Den skal

formentlig kunne afskrives over en årrække på 25 år, måske endda mindre, og derefter overlades til de to regeringer. Dermed vil der ikke ske noget dræn på danske ressourcer, måske bortset fra nogle mindre arbejder til tilknytningen, og der vil ikke ske nogen belastning af den danske økonomi. For danske borgere vil der ikke ske nogen forrykkelse i den økonomiske stilling, idet de naturligvis må betale for overførslen, men antagelig mindre, end de i dag må betale for færgetrafikken. Med andre ord er det økonomisk en forsvarlig foranstaltning, der ikke vil belaste det danske budget, og den vil kunne hvile i sig selv. Vil dette ændre regeringens stilling til disse spørgsmål?

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg skal tillade mig at besvare indlæggene her i anden omgang i en lidt anden rækkefølge end den, hvori de fremkom.

Til hr. Per Federspiel må jeg sige, at det har gjort det lidt vanskeligt for mig og regeringen at tage stilling til dette Fehmarnbæltprojekt, al den stund jeg ikke kender noget til projektet. Jeg har forstået, at der skulle være fremkommet et tilbud, og jeg har forstået — jeg bruger udtrykkelig den terminologi — at det skulle være fremsat igennem fjernsynet, og det er en lidt sjov form for kommunikation. Et egentlig tilbud af det omfang og indhold, hr. Per Federspiel nu nævner, er ikke kommet mig eller den øvrige regering i hænde, og det er vel nok rimeligt at sige, at man ikke vil udtale sig, før man kender det tilbud, som eventuelt måtte foreligge, mere i detaljer.

Hr. Stæhr Johansen kan jeg berolige med, at det er et klart dansk krav i forbindelse med K—M-forbindelsen, at vi rent faktisk får indflydelse på de svenske takster. Jeg har en fornemmelse, men det kan kun være en fornemmelse, af, at det, der er tale om fra svensk side, er en egentlig statsbro i K—M-forbindelsen. Jeg har i hvert fald ikke hørt noget om, at den skulle anlægges i privat regie, således som hr. Stæhr Johansen var inde på. Det er ikke blevet tilstrækkeligt

[Ministeren for offentlige arbejder.]

uddybet for os, men bliver det utvivlsomt i løbet af foråret, og hvis fornemmelsen så viser sig at være rigtig, må man nok uden videre sige, at indflydelsesmuligheden på taksterne er væsentligt større to stater imellem — uden at jeg dog på nogen måde vil afvise, at man kan få tilstrækkelig indflydelse, selv hvor det er private, der forestår og anlægger de pågældende broer. Det afhænger helt af den aftale, som kan indgås.

Til hr. Guldberg vil jeg kun sige supplerende, at jeg er ganske enig i, at en række af disse spørgsmål, også H—H spørgsmålet, også skal ses i sammenhæng med hele problematikken om beskatning af motorkøretøjerne på vore veje. Det er jo ikke således, at man er uden nogen form for indflydelse på, at jernbanetrafikken i transit går uden om og vejtrafikken gennem Danmark uden nogen form for indtægter til den danske stat. Der er som bekendt indtægtsmuligheder også for vejtrafik på den ene eller den anden eller tredje måde, og de skal også ind i den række af trafikpolitiske instrumenter, man har.

Jeg tror i øvrigt ikke, at der os imellem er nogen uenighed om betydningen af H—H også i denne forbindelse. Jeg bør dog nok understrege, at den slags kræver, at interessen er tilstrækkelig stærk og nogenlunde lige stor på begge sider af Sundet. Det kan være ganske vanskeligt at anlægge en fast forbindelse mellem to lande, hvis interessen er meget udtalt i det ene land, men væsentligt mindre udtalt i det andet land. Det kan også være et svar på lidt af diskussionen om Østersøen. Jeg tror generelt, at interessen skal være nogenlunde bæredygtig i begge landene, for at det kan lade sig gøre.

Jeg er ligeledes enig i hr. Guldbergs betragtninger om sammenhængen mellem SAS' fremtid og den betydning, den centraliserede luftrutestruktur har haft for SAS' og hermed også vil få for Saltholmlufthavnen. Jeg er enig i, at det måske blev sagt for svagt indledningsvis, og det er kun godt, at det er blevet trukket så stærkt frem her til sidst.

Jeg vil foreslå hr. Arne Larsen, at vi fortsætter diskussionen om det kollektive tilbringersystem til Saltholm i udvalget. Der er udarbejdet en række arbejdsrapporter, hvori indgår en række tal, som endnu ikke

er kommet frem i den offentlige debat, men som vi har fået bl. a. med henblik på fremlæggelse i folketingets trafikudvalg. Jeg vil naturligvis tilstille folketingets trafikudvalg disse tal, og på det grundlag kan folketingets trafikudvalg tage debatten.

Når jeg sagde, at jeg var lidenskabsløs med hensyn til udformningen, skal det forstås således, at jeg lidenskabsløst går ind i en debat om forskellige udformningsmuligheder for den faste forbindelse over Store Bælt.

Naturligvis må jeg tage det forbehold, som hr. Arne Larsen også nævnte, at det kan være vanskeligt for en trafikminister at være i uoverensstemmelse med folketingets flertal i dette spørgsmål som i Hammel-spørgsmålet, og hvad man ellers måtte finde på. Det er et ganske naturligt forbehold, som det vel ikke kan undre at jeg tager.

Jeg har gemt hr. Bilgrav-Nielsen til sidst, og det er ikke helt tilfældigt. Jeg tror nok, at det er helt nødvendigt for at forstå beslutningsprocessen hos en række af de radikale, herunder særlig hos hr. Bilgrav-Nielsen, som formentlig trafikpolitisk står i spidsen for en række af de radikale, at vi ser på afstemningerne i 1969, 1970, 1971 og frem til i dag. Det er ikke noget særlig godt argument, at ligesom folketinget måske kan tage en anden stilling til motorvejene, kan det også tage en anden stilling til Saltholm. Med hensyn til motorvejene og Søringen, som hr. Bilgrav-Nielsen utvivlsomt henviser til, er der nemlig sket det, at vi med virkning fra 1. april 1972 har fået en ændret byrdefordeling, vedtaget på VKR-regeringens initiativ — et ganske fremragende initiativ. Hvis man vil sige, at der er også sket noget andet med hensyn til Saltholm, er det måske rigtigt, men det er efter min mening ændrede forhold, som alle sammen trækker i retning af at få en Saltholmløsning: det svenske tilbud, som er omtalt, prognoserne, som i hvert fald er i underkanten af den rent faktiske udvikling, og endelig det, at vi vel er så modne, at vi lægger noget mere vægt på miljøsynspunkterne, end vi har gjort tidligere. Det er tre mere eller mindre nye forhold i forhold til 1969, 1970 eller 1971, men tre forhold, som alle trækker i den samme retning. Det er en meget dårlig parallel til motorvejene. Her er der som sagt en ny byrdefordelingslov, vedtaget på

[Ministeren for offentlige arbejder.]

VKR-regeringens initiativ, og den trækker i den modsatte retning.

Lad os nu prøve at se det radikale venstres holdning i 1969, 1970 og 1971. Jeg skal lade mig belære, for jeg var ikke medlem af trafikudvalget i perioden fra 1969 til 1971; men jeg har andre kilder at øse af. Jeg forstår — det er uden videre rigtigt — at principbeslutningen 1969 om Saltholm blev vedtaget med 123 stemmer for, mens 11 undlod at stemme. Jeg har ikke decifreret, hvem de 11 var. Men jeg forstår nu på hr. Bilgrav-Nielsen, og det var også min anelse, at der var en række radikale imellem, herunder hr. Bilgrav-Nielsen. Men det kan ikke have været samtlige radikale, må jeg gå ud fra, da den radikale gruppe talte væsentligt flere medlemmer end disse 11. En række radikale, herunder de radikale regeringsmedlemmer, må altså i 1969 have stemt for principbeslutningen.

Jeg går ud fra, at samtlige radikale stemte for loven om Københavns lufthavnsvæsen i 1970. Jeg går ud fra, at samtlige radikale stemte for stoploven i 1971. Men så kommer der et forhold, som jeg meget gerne vil have hr. Bilgrav-Nielsens kommentar til. Der blev nemlig afgivet en tillægsbetænkning til stoploven i 1971, og heri står der, direkte citeret:

„Ministeren“ — den tidligere trafikminister — „har i samrådet over for udvalget givet tilsagn om, at regeringen i næste samling vil foranledige, at folketinget får grundlag for at tage stilling til prioriteringen af de store trafikinvesteringer, herunder den endelige fastlæggelse af tidspunktet for lufttrafikkens overførsel fra Kastrup til Saltholm.“

Det er underskrevet af samtlige trafikgruppemedlemmer fra VKR-regeringen, herunder hr. Bilgrav-Nielsen, Hr. Helge von Rosen og hr. Valbak. Hvad har hr. Bilgrav-Nielsen skrevet under på her, hvis det ikke var, at den daværende regering i folketingsåret 1971-72 — altså senest forårshalvåret 1972, såfremt den havde fortsat — skulle fremlægge et eller andet lovforslag, som nøje fastlagde princippet for Saltholms udflytning? Hvis det ikke giver den mening, jeg nævner her, vil jeg meget gerne bede hr. Bilgrav-Nielsen om at fortælle, hvilken mening det giver, og hvorfor hr. Bilgrav-Niel-

sen og formentlig hele den radikale folketingsgruppe og de radikale regeringsmedlemmer kunne støtte denne tillægsbetænkning og med en række af de radikale trafikpolitiske ordførere underskrive den, hvis ikke den daværende regering havde til hensigt i folketingsåret 1971-72 at fremkomme med noget, der lignede et anlægsforslag for Saltholm? Det eneste, der forhindrede det, var regeringsskiftet og det forhold, at jeg måtte have mere tid til at sætte mig ind i det, herunder fuldføre nogle forhandlinger, som jeg også klart sagde det i maj 1972. Her er nu forslaget, som jeg tror den tidligere regering selv ville have fremlagt det om Saltholm i klar overensstemmelse med 1969-1970-1971 vedtagelserne og udtrykkene i tillægsbetænkningen afgivet i juni 1971. Der er tilstrækkelig mange vidner til stede her i salen, så vi kan få dokumenteret det rette forløb.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen: Det kan da kun glæde mig, at trafikministeren ved, hvad der er foregået. Så ved trafikministeren også, at det forslag, vi nu står over for, er det første egentlige forslag til anlægslov for Saltholm. Det er altså nu, vi skal tage stilling: ja eller nej. Tidligere har der været muligheder for at fortsætte undersøgelserne på forskellig led. Efter at vi vedtog principbeslutningen, skulle der udarbejdes et grundlag for anlægsloven, og jeg går ud fra, at intet medlem havde tænkt sig allerede dengang endeligt og definitivt at acceptere Saltholm, uanset hvad der ville stå i den programplan, som forslaget nu bygger på.

Det er det ene. Det andet er: ja, selvfølgelig kunne vi tilslutte os en tillægsbetænkning, hvor regeringen havde givet udtryk for det, ministeren nu henviser til, men med den bemærkning, som jeg læste op for. Den radikale gruppes argumentation var, at det beslutningsgrundlag, der skal foreligge, skal være underbygget med samfundsøkonomiske vurderinger for Saltholms vedkommende. Det er klart, at hvis man kunne gøre det på et år, kunne vi ikke have noget at indvende imod det; men det er ikke sket til dato.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Har jeg ikke lov til at konstatere, at

[Ministeren for offentlige arbejder.]

hverken den tidligere trafikminister eller den radikale ordfører og de tidligere radikale medlemmer af udvalget i den tillægsbetænkning, som jeg læste op, tager det forbehold?

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen: Jeg skal undlade at gentage det citat, jeg før læste op, og som var af mit indlæg på den radikale gruppes vegne ved tredje behandling, efter at den omtalte tillægsbetænkning var afgivet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketings beslutnings vedkommende sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at forslagene henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af folketinget Nyboe Andersen, Hilmar Baunsgaard, Poul Hartling, Ninn-Hansen, Niels Helveg Petersen og Stetter har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til statsministeren:

„Hvorledes vil statsministeren — efter forløbet af ministerrådsmødet i Bruxelles den 22.-23. januar 1973 — drage omsorg for, at regeringen sikrer sig politisk tilslutning forud for større beslutninger i EF's ministerråd?“

I skrivelse af dags dato meddeler boligministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om boligtilsyn og

forslag til lov om ændring af lov om sanering. (Orientering af ejere og lejere, begrænsning i adgangen til ejerlavssanering, m. v.).

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Erhvervsudvalget:

Udtræder: Elmholt

Indtræder: Dagmar Andreasen

Arbejdsmarkedsudvalget:

Udtræder som stedf.: Dagmar Andreasen
Ny stedf.: Elmholt

Landbrugs- og fiskeriudvalget:

Udtræder som stedf.: Lütken
Ny stedf.: Poul Dam

§ 71-udvalget:

Udtræder: Knud Bro
Indtræder: Rohrsted.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Boligministeren (Helge Nielsen): Hermed tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om boligtilsyn.

Det har været nødvendigt at fremsætte dette ændringsforslag, fordi sundhedskommissionerne, der udøver boligtilsynet i kommuner med mindre end 15.000 indbyggere, vil blive ophævet ved gennemførelsen af forslaget til lov om miljøbeskyttelse.

Det er ikke fundet hensigtsmæssigt at tvinge disse 205 kommuner til at oprette en boligkommission, og det er derfor foreslået at lade kommunalbestyrelserne udøve boligtilsynet i disse kommuner. Hvis en kommune måtte føle behov derfor, har den ifølge forslaget selv mulighed for at nedsætte en boligkommission.

Når boligtilsynsloven alligevel skal ændres, har jeg fundet det hensigtsmæssigt samtidig at foretage enkelte andre ændringer i boligtilsynsloven, bl. a. en udvidet underretningspligt over for ejere og panthavere, og ophævelse af boligtilsynets indberetningspligt og den arbejdskrævende og lidet anvendte bestemmelse om, at et boligtilsynsråd på eget initiativ kan ændre en af et stedligt boligtilsyn foretaget kondemnering.

Jeg har tidligere givet udtryk for, at en samarbejdning af de under boligministeriet hørende planlægningslove er fornøden, og jeg regner med at fremsætte forslag herom i løbet af et år eller to. Boligtilsynsloven vil indgå i denne samarbejdning. Jeg har derfor ikke ment, at det på indeværende tidspunkt ville være rigtigt at foreslå en gennemgribende revision af boligtilsynsloven.

Jeg tillader mig herved at anbefale lovforslaget til det høje tings hurtige og velviljige behandling.