

[Ministeren for offentlige arbejder.]

levnedsmiddeloven og tager forhåbentlig senere i dag stilling til Store Bælt og Saltholm, og jeg havde måske snarere regnet med, at den karakteristisk ville blive anvendt i forbindelse med lovgivning af den art fremfor i forbindelse med en udvidelse af postgirokontorets virksomhed. Men naturligvis, hvis man har lyst til at bruge den slags drastiske begreber uden nogen som helst frygt for at devaluere det danske sprog, så står det hr. Lennart Larson frit for.

Hr. Juul-Madsen gav en længere begrundelse for sit synspunkt, at der nu kunne overføres milliardbeløb til denne udvidelse af postgirokontorets virksomhed. Vi er jo klar over begge to, at det forudsætter, at overmåde mange statsansatte switcher over med de midler, de i dag har stående i andre pengeinstitutter, til postgirokontoret. Det tror jeg ikke vil være tilfældet, og jeg har egentlig hørt mange give udtryk for, at det vil være tilfældet, at et meget, meget stort antal med meget store beløb meget hurtigt vil overføre midler til postgirokontoret. Kendsgerningen er jo, at også mange statsligt ansattes betalingsformidlingsvaner ligger i ganske faste rammer; der er en betydelig konservatisme på dette område, som vel nok vil vise sig at give tilstrækkelig træghed til, at det ikke er de store milliardbeløb, der bliver skiftet over fra den ene dag til den anden. Uanset hvilken opfattelse man måtte have af dette lovforslag, tror jeg såmænd ikke, der blandt ordførerne er så stor uenighed om denne vurdering.

Hr. Lennart Larson kom med en række bemærkninger af historisk interesse, hvormed jeg mener, at temmelig megen tid blev brugt på forhistorien omkring dette lovforslag. Jeg går vist ikke hr. Lennart Larson for nær ved at sige, at også relativt mange betragtninger blev gentaget fra hr. Lennart Larsons udsagn ved førstebehandlingen. Jeg har svaret herpå ved førstebehandlingen, og det tjener vel ikke noget formål på indeværende tidspunkt at uddybe dette.

Til gengæld var der mange interessante betragtninger i hr. Gudmes indlæg. Først en række betragtninger om, hvorfor det radikale venstre ikke kunne medvirke. Nu er ordet „medvirke“ her i folketinget jo tveetydigt. Så vidt jeg forstår, kan det betyde, at man stemmer nej, men det kan også

betyde, at man undlader at stemme. Jeg skal ikke presse hr. Gudme yderligere for en stillingtagen omkring denne — formentlig af hr. Gudme bevidst tilstræbte — tvetydighed. Det gør vel ikke noget, at man får yderligere nogle timer til at overveje, hvorledes man nu skal stemme vedrørende dette forslag.

Jeg skal ikke fortsætte diskussionen fra førstebehandlingen af, hvor på stigen vi er i denne udvikling. Jeg synes dog nok, det er positivt at tilkendegive, at ved den fremgangsmåde, som her er valgt — man kunne også have anvendt en ændret administrativ praksis, hvilket egentlig ikke er blevet anfægtet — har man også sagt, at skal aktivitetsområdet udvides både i henseende til beløb og i henseende til personkreds, så vil det foregå ved lovforslag her i folketinget. Jeg synes egentlig, at disse synspunkter burde kunne berolige hr. Gudme i meget, meget stort omfang og måske medvirke på en frugtbar måde, når han og hans parti skal tage stilling ved tredjebehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Første behandling af lovforslaget (nr. 150) findes i tidenden sp. 2985, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 2305).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

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

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

(Første behandling af lovforslaget (nr. 149) findes i tidenden sp. 2985, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 2305).

Der var stillet 8 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Hørn: De to forslag, vi her har til anden behandling, har jo været drøftet meget ofte her i tinget, sidst ved førstebehandlingen, som ikke frembragte nogen synspunkter, der ikke var kendt i forvejen.

Vi ved, det er to kostbare anlæg. Vi ved også, det er to produktive anlæg. Man vil kunne se af betænkningen og det omfattende bilagsmateriale, der ledsager betænkningen, at udvalget har ofret ikke så lidt tid — som rimeligt er — på disse to store sager, mest på Saltholmsforslaget, fordi det ikke har været drøftet så tit som Storebæltssagen, der jo er en meget gammel sag. Den er helt fremme ved detailprojekteringsstadiet, mens Saltholmsanlægget ligger på et noget lavere niveau i projekteringsmæssig henseende.

Storebæltforslaget går jo, som alle ved, ud på at følge indstillingen fra den store kommission i sin tid, hvor samtlige erhverv var repræsenteret. Samtlige erhverv her i landet var enige om, at det burde være en kombineret vej- og jernbanebro, og det er det forslag, som regeringen har fremsat, og som jeg ved førstebehandlingen gav tilslutning til på mit partis vegne. Det vil jeg også gøre i dag.

Man vil have bemærket af betænkningen, at der er et mindretal af udvalget, som har stillet ændringsforslag om at vælge en tunnel-løsning. Det er vel det, vi kan kalde den lille tunnel-løsning — der er nemlig to tunnel-muligheder. Den ene, som mindretallet foreslår, svarer til det råd, det såkaldte Jespersen-udvalg gav med hensyn til en fast forbindelse over Store Bælt, medens det store tunnelanlæg, som svarer til en kombineret vej- og jernbanetunnel, kun har været periferisk drøftet — det er i samme prisklasse som det forslag, der foreligger fra regeringen. Det er det lille tunnel-forslag — eller det snævre tunnel-forslag, må man måske hellere sige — som mindretallet har taget op.

Jeg skal ikke gå i polemik med mindretallet om dette problem — det har vi drøftet i udvalget — men kun fremholde, at dette forslag ikke har nogen rigtig mening, hvis ikke vi næsten samtidig binder os til inden for en forholdsvis kort årrække at anlægge en eller anden fast forbindelse eller halvvejs fast forbindelse i Samsølinjen. Jeg har også sagt ved førstebehandlingen, at der kan fremføres gode argumenter for denne Samsølinje. Men hvis ikke der er sammenhæng imellem disse to anlæg, har det ikke nogen rigtig mening at gå ind for den snævre tunnel-løsning.

Det er en vanskelig opgave at bygge såvel en tunnel som et broanlæg på Store Bælt. Det er på åbent hav, og så vidt mig bekendt er der ingen andre steder i verden, hvor der er bygget et broanlæg af den dimension, som der her er tale om, i så åbent hav og under de klimatiske forhold, der her er tale om. Som professor Engeldund, vores store brobygger, engang sagde: det ligger i overkanten af, hvad der er teknisk muligt, fordi det er åbent hav.

Vi vil jo nok senere, når forslaget er vedtaget, hvorved ministeren bemyndiges til at lade dette gennemføre, blive bekendt med, hvordan det endelige projekt skal udformes. I alt fald må det til den tid siddende udvalg for offentlige arbejder blive gjort bekendt med det, og det er vel rimeligt, at det samlede ting også bliver gjort bekendt med det.

Jeg vil gerne føje et par ting til, som har meget med dette at gøre. Vi har jo nylig gennemført en lov om buskørsel, og for at få den rette balance imellem jernbanetransport og landevejstransport, fjerntransport og regionaltransport, vil jeg forudsætte, at de ulemper og de skavanker, der er ved en del af vores afgiftslovgivning og motorkøretøjslovgivning i øvrigt, bør rettes, inden anlægget tages i brug.

En anden ting, som bør fremhæves, er, at man bør ikke sulte statsbanerne med hensyn til færgerebreds-kab i perioden, indtil anlægget kan tages i brug. Vi ved jo godt, at i en almindelig, økonomisk drevet virksomhed vil man være tilbøjelig til henimod det tidspunkt, hvor man skal skifte gamle maskiner ud, eller hvad det nu er — i dette tilfælde gå over fra færger til fast forbindelse — at være tilbageholdende med investeringer, og det er naturligvis helt i orden, det har vi jo

[Horn.]

også i sin tid i kommissionen peget på, men jeg advarer imod, at man for tidligt begynder at spare på dette felt. Vi må ikke regne med, at de færger, som statsbanerne har i ordre, kan strække til perioden ud. Vi kan ikke bære risikoen for, at statsbanernes effektivitet på Store Bælt bliver mindre end den, vi kender i dag. Driften kan ikke have et lavere serviceniveau, for det vil være at torpedere den forbedring, vi har givet statsbanerne med den nye struktur, de har fået.

Endelig vil jeg understrege, som det fremgår af betænkningen, at udvalget også har drøftet afgifterne og fået nogle yderligere oplysninger om, hvorledes rentabiliteten ville være ved forskellige takstniveauer, men vi har været enige om ikke at blande os i det på nuværende tidspunkt, for det vil være ugørligt nu i dag at sige noget om, hvilket takstniveau der vil være rimeligt om 10 år, når anlægget forhåbentlig kan tages i brug. Det vil man tage stilling til til den tid. Men der er almindelig enighed om, at benyttelsen bør afgiftsbelægges; det har for øvrigt været uden for diskussion, lige siden man afgav kommissionsbetænkning i 1959.

Hermed vil jeg anbefale at stemme for forslaget om anlæg af en bro over Store Bælt ved anden behandling og at stemme imod mindretallets ændringsforslag.

Om Saltholmanlægget er der, som jeg før sagde, en mere fyldig beskrivelse i betænkningen, hvor vi præsenteres for flere nye detaljer, fordi en række ting vedrørende dette projekt ikke har været så gennemdiskuteret før nu. Vi har ganske vist ved tre tidligere lejligheder næsten enstemmigt vedtaget, at vi ville flytte til Saltholm, og det har jeg gentagne gange argumenteret for fornuften i. Nu skal jeg ikke fordybe mig for stærkt i det ved denne lejlighed, men henvise til, at et afgørende punkt ved første behandling jo var, at den forhandling, som trafikministeren skulle have med den svenske kommunikationsminister, førte til et for os acceptabelt resultat.

Ministeren har her i tinget for nylig gjort rede for den aftale, der er truffet med svenskerne om, hvorledes anlæggene kan samkøres, og vi finder fra vor side, at det er en acceptabel aftale, der er truffet, og er indstillet på at være med til at ratificere den hen på efteråret, når tingene er klar hertil.

Vi finder, at der er vist tilstrækkelige hensyn og rimelige hensyn fra begge landes side i bestræbelserne for at udnytte de muligheder, der her er tale om. Det drejer sig dels om, at Saltholmanlægget kan få tilstrækkelig effektivitet i sine operationer — det hænger navnlig sammen med fordelingen af luftrummet — og det drejer sig dels for os også om den idé, som jeg for mange, mange år siden kom med her i tinget, at vi nok måtte regne med, at det var hensigtsmæssigt at sikre os, at der til sin tid kan laves en jernbaneforbindelse fra Amager til Saltholm og videre over på Svenskekysten, så vi kan køre i ring hele Øresundsregionen rundt. Der er ingen tvivl om, at selv om man vil gøre meget for at forhindre tilvæksten her på den danske side af Øresundsregionen, så vil udviklingen fortsætte, og der vil formentlig inden udgangen af dette århundrede være behov for at have sådan en løsning. Man har fra svensk side været indforstået med, at det teknisk udformes på en sådan måde, at vi kan lave en sporbundet trafik, når behovet er til stede.

Endvidere vil jeg gerne udtrykke min og min gruppes store tilfredshed med, at man fra svensk side på ny er vendt tilbage til det oprindelige svenske standpunkt fra 1962 om, at en HH-forbindelse, altså en fast forbindelse i Helsingør-Hålsingborg området, bliver sideordnet med eller i alt fald må komme kort efter, at KM-forbindelsen er gennemført. Det er fornuftigt, fordi vi ved, at presset oppe i HH-området er så stort, at vi dér let kommer til at lave fejlinvesteringer, hvis ikke man indstiller sig på at lave en fast forbindelse i form af en tunnel.

Der er vedrørende Saltholm også en udtalelse fra et mindretal, som er betænkelige — så vidt jeg forstår det, ikke i og for sig ved selve lufthavnen på Saltholmen, men navnlig ved de økonomiske aspekter, som knytter sig hertil. Jeg er ikke uforstående over for de synspunkter, det er der ingen i vores gruppe der er; vi er da godt klar over, at disse store investeringer har en vis følgerkning med hensyn til arbejdskraften og andre ting, i det øjeblik denne investering gennemføres. Derfor vil jeg gerne understrege, hvad jeg gentagne gange har sagt her om denne specielle side, at det er jo givet, at i det øjeblik vi skal udpumpe så mange penge — og lånte penge — i vores

[Korn.]

almindelige økonomi, og navnlig hvis det sker under højkonjunktur, så er der en meget stor risiko for, at vi får en inflation, som siger sparto til, hvad vi hidtil har kendt. Derfor må vi også gå ud fra, at både regeringen og folketinget vil være meget opmærksom over for dette forhold. I tide og i alle vore handlinger må vi tage højde for, at den indgangsposition, som vi må have på det tidspunkt, hvor vi begynder på et af anlæggene, må passe til det, altså at vi har styr på vores økonomi. Det tror jeg ikke der er nogen der kan være uenige i.

Må jeg så sluttelig om Saltholmanlægget repetere et par enkelte synspunkter. Jeg har jo været meget optaget af denne sag og har ansvaret for, at det i sin tid blev fastslået, at Saltholm overhovedet kunne benyttes til lufthavn. Det var jo en ret vigtig ting at vide, og i mange år vidste man egentlig ikke rigtig noget om det. Det blev fastslået, og jeg tror, vi skal erkende, hvad en fremtrædende udenlandsk lufthavnsekspert engang gav udtryk for: øen Saltholm ligger som en Guds gave til Danmark, og vi kan roligt sige: til Norden, for vor lufthavn er jo ikke blot dansk, men dækker hele Norden og er stærkt integreret i den europæiske luftfart, ja, i hele verdensluftfarten.

Jeg ved udmærket, at mange medborgere forestiller sig, at luftfart, det er noget for de rige. Det er én betragtning. Nogle forestiller sig, at det er noget med en prestigelufthavn. De, der har den sidstnævnte indstilling, er nogle, der kender lidt mere til luftfart end befolkningen i almindelighed. Nu er jo ingen af delene rigtig. Vi ved jo alle sammen, at vi har charterselskaber, som spiller på, at de arbejder for, at den lille mand kan komme ud at flyve og komme ud og nyde sin ferie. Derved er luftfarten blevet et forbrug, som alle deltager i. Det har ikke noget at gøre med, om det er rig eller fattig.

Med hensyn til påstanden om, at der skulle være tale om prestigemæssige grunde til lufthavnsbyggeriet, vil jeg fremhæve, at når Danmark eller Norden interesserer sig for, at lufthavnen her i Øresundsregionen er meget produktiv, meget servicebetonet og har den standard, den har, så hænger det sammen med, at luftfart er blevet en meget vigtig faktor i det moderne industrisamfund.

Vi kan roligt sige, at vor lufthavn globalt set er en regional lufthavn. Med hele den produktion, vi har i vort industrisamfund — de andre nordiske lande har det delvis på tilsvarende måde, Sverige jo noget stærkere end os — og samarbejdet med tilsvarende industrilande verden over — vi trænger jo længere og længere ud; jeg tænker her specielt på Japan — må man sige, at hvis ikke vi netop havde dette produktionsapparat, som vi har i lufthavnen, så ville vi være betydelig dårligere stillet. Jeg kan godt forstå, at landmandenovre i Bække eller fiskeren ved Norsminde, eller hvem man nu vil tage, føler, at denne storlufthavn er noget, der ikke rigtig kommer dem ved. Og så er det alligevel sådan, at deres levestandard i allerhøjeste grad er afhængig af, at Danmark har, at Norden har denne regionale lufthavn, som Kastrup er.

Vi ved, at Kastrup bliver for lille, og derfor må vi flytte den over på Saltholm, sådan at vi fortsat kan have dette produktionsapparat. Vort lands og nogle af de nordiske landes økonomiske skæbne er i allerhøjeste grad forbundet med, at vi er i stand til at producere den lufttransport, som foregår fra Kastrup.

Jeg slutter med at understrege: det gælder nu om, selv om det er to store opgaver, vi skal løse, at vi ikke går med for små sko. Dette rækker ind i næste århundrede. Vi har ansvaret for på luftfartens område, at den nordiske region kan fungere luftfartsmæssigt. Jeg kan kun beklage, at Sverige ikke er gået med ind i byggeriet af lufthavnen, sådan som meningen jo var, og som Nordisk Råd har besluttet, også med svenske stemmer, i 1965. Sådan skulle det ikke gå. Vi må påtage os opgaven alene. Det har naturligvis mildnet — og det skal også siges ved denne lejlighed — at denne opgave bliver lettere for os, derved at man fra svensk side kom med det generøse tilbud den 21. november om, at de vil bygge en fast forbindelse i KM-linjen.

Med disse generelle bemærkninger skal jeg anbefale de to lovforslag til vedtagelse og fraråde at stemme for mindretalsforslaget om en tunnel under Store Bælt.

Stæhr Johansen: Der har i dag fra denne talerstol været talt om store historiske beslutninger. Man kunne fristes til, når man

[Stær Johansen.]

skal tale om de to lovforslag, henholdsvis om en lufthavn på Saltholm og om en Storebæltsbro, også at konstatere, at det er store og historiske forslag. Vi ved jo alle sammen, at siden anden verdenskrig er transportområdet vokset næsten inden for alle grene, og særlig lufttransporten er vokset langt ud over alle de forventninger, langt ud over alle de prognoser, som man tidligere arbejdede med. Men der er også andre trafikgrene — tænk på det kolossale antal af private biler — som har været stigende og stadig væk er stigende; det har været med til at skabe bedre transportmuligheder, men det har også skabt vanskeligheder, både når det drejer sig om vejanlæg, og når det drejer sig om broanlæg.

I Danmark, som jo efterhånden har fået en række broer, har man tilbage at bygge den største bro, nemlig broen over Store Bælt. Man begyndte allerede for over 25 år siden at beskæftige sig med de muligheder, der teknisk og økonomisk var for at bygge en sådan bro. I midten af 1950'erne blev der iværksat et meget systematisk arbejde med henblik på en undersøgelse af hele trafikudviklingen og dens behov, og dette ført frem til den redegørelse, der i 1961 kom for indplaceringen af de store trafikinvesteringer vedrørende Store Bælt, Øresund og Storkøbenhavn's nærtrafik, som blev samlet i en 20 års plan.

I dag har vi de to store lovforslag om Store Bælt og Saltholm til anden behandling. Det drejer sig om investeringer af en størrelse, som vi næppe før har haft til behandling her i folketinget, investeringer på ikke mindre end 7 milliarder kroner — penge, der skal indpasses i samfundsøkonomien over en relativt kort årrække, hvor der samtidig foreligger en lang række andre udgiftkrævende målsætninger og beslutninger, som dette folketing har taget. Jeg kan derfor kun understrege hr. Horns bemærkninger om, at hvis ikke økonomien skal løbe løbsk, må man på alle andre områder have med i tankerne de store udgifter, man her placerer; ellers vil dette, som er til gavn for hele landet, blive en inflationsskabende faktor; vi vil jo alle gerne bekæmpe inflationen, og derfor må vi også have det i tankerne.

Det er nu mit indtryk, at vi med det oplæg, der her foreligger, og den udvalgsbehandling, som vi har haft, vil kunne nå frem

til enighed eller i hvert fald til et flertal i dette høje ting for disse trafikforslag. Jeg tror også, man har lov at sige, at folketingets beslutsomhed omkring de største og mest udgiftkrævende love, vi har haft i mange år, vil blive taget som udtryk for en fremsynet og positiv trafikpolitik til gavn såvel for erhvervslivet som for de kommende generationer.

Forholdet er jo det, at trafikinvesteringer næsten altid betaler sig. En beslutsom og konstruktiv holdning til de to lovforslag, som i dag er til behandling, er sikkert heller ikke uden betydning for befolkningens syn på folketinget, på de demokratiske organers evne til at løse store og vanskelige problemer i det hele taget.

For det konservative folkeparti har der aldrig været tvivl om, at det vigtigste måtte være at få bygget en bro over Store Bælt. Det har været noget af en mærkesag for os, og det var derfor med tilfredshed, vi under forespørgselsdebatten i 1963 her i folketinget konstaterede en vidtstrakt tilslutning til broens førsteprioritet. Jeg har haft en fornemmelse af, at dette flertal har holdt sig nogenlunde siden da, og håber også fortsat, det er til stede.

Derfor var vi også meget velvillige, da regeringen fremlagde disse tanker i lovforslaget om en løsning af Storebæltsproblemet, nemlig ved en bro, der tilgodeser både jernbanetraffikkens og vejtraffikkens behov. I den konservative folketingsgruppe står vi bag en sådan løsning.

Men der er jo et mindretal, som er mere indstillet på, at løsningen skal foregå på en anden måde, der går ud på en jernbanetunnel under Østerrenden og en lavbro over Vesterrenden. Her er forholdet det — og det må man erkende — at denne biltogsforbindelse er den billigste og den mest rentable efter de beregninger, der er gjort, men at kapaciteten ved en sådan løsning er mere begrænset end ved en vej- og jernbanebro og i virkeligheden er så begrænset, at den må være opbrugt inden udløbet af dette århundrede.

Denne ret betydelige forskel i de to anlægs muligheder for at betjene en fremtids trafikstrøm, som naturligvis kan blive større eller mindre alt efter den afgiftspolitik, som man fastlægger, er efter min mening så væsentlig, at man i virkeligheden ikke kan

[Støhr Johansen.]

sammenligne de to løsninger på rent økonomisk basis. Den kombinerede jernbane- og vejbro er en væsentlig bedre løsning for trafikanterne, hvilket da også blev for folketingsudvalget kraftigt over fremhævet af trafikanternes forbrugerorganisation, FDM, og Landsforeningen af danske Vognmænd og nu i den skrivelse, folketingsudvalget har modtaget i dag fra samtlige kommuner på Fyn, hvor de ledende udtrykker ønsket om, at løsningen bliver en kombineret vej- og jernbanebro. Jeg mener, man skal lytte både til de trafikanters råd, der er kommet, og til disse lokalpolitikeres råd, og de går altså ud på, at der skal være en egentlig vejforbindelse over Store Bælt.

Derfor mener jeg heller ikke, at man kan nøjes med snævre økonomiske betragtninger i dette spørgsmål og heller ikke hente argumenter fra Alpetunnelerne, således som vismanden Anders Ølgaard gør det i Politikens kronik i går. Gjorde man det, kunne man spare sig ihjel på halve løsninger, og ingen burde vel bedre end en økonomisk vismand vide, at det netop altid giver bagslag at betrede denne vej.

Forholdet er jo det, at tunnelfærgeløsningen af adskillige grunde er en langt ringere løsning end en bro med vejforbindelse. For det første binder den trafikken til statsbanernes køreplan og har altså på denne måde samme ulemper som den nuværende færgetrafik. En vejbro derimod står åben alle døgnets 24 timer og indgår som et naturligt led i det vejnet, trafikanterne forventer og bidrager til, og derved giver den et mere roligt forløb af trafikken og en bedre tilrettelæggelse for erhvervslivets transporter.

For det andet er tunnelfærgeløsningen måske endog en ringere løsning end den nuværende færgeforbindelse, fordi det er vanskeligt at tilpasse biltogene til de forskellige køretøjer, der skal overføres.

For det tredje tror jeg, at de tider, man opgiver for overførsel, er alt for optimistiske. Netop fordi forskelligartede køretøjer skal fordeles i jernbanevognene, og fordi til og fra kørselstidene på terminalanlæggene sikkert er vidt forskellige for store lastvogne og små personbiler, mener jeg som sagt, at disse køreplaner ikke kan holde.

For det fjerde må man umiddelbart tro, at en tunnelfærgeforbindelse bliver langt

mere personalekrævende end en broforbindelse, og da lønudgiften jo i dag er den udgift, der stiger mest med inflationen, kan man tænke sig, at besparelser på anlægsudgifterne på længere sigt fører til øgede driftsudgifter.

For det femte tror jeg egentlig, at mange trafikanter vil føle ubehag ved at blive transporteret gennem et rør under vandet, og adskillige vil nok tænke på, hvordan det ville gå i tilfælde af en togulykke i tunnelen, for slet ikke at tale om den situation, at tunnelen f. eks. ved påsejling af u-både eller på anden måde beskadiges, således at vandet løber ind i den. Derfor er det altså min opfattelse, at en tunnelloøsning er en ringere løsning end den kombinerede bro- og vejforbindelse.

Men det, man også, som jeg nævnedes før, må lægge stor vægt på, er kapacitetsmulighederne. Jeg mener, det er lidt af et tilbageskridt at se helt væk fra, at vi har en række automobiler i dette land. Jeg er selv tilhænger af en kollektiv befordring og også af en hjælp til de kollektive befordringsmidler, men jeg mener, at det er utopisk at tro, at man kan afskære hele den private biltransport og de mange automobiler, der kører på Danmarks veje, fra at have en bekvem og nem måde at komme over Store Bælt på. Det er jo sådan, at biltrafikken udgør 63 pct. af persontrafikken og 56 pct. af godstransporten landværts mellem Øst- og Vestdanmark — det er alligevel tal, der taler.

Vi mener også, at det forslag, der foreligger, har tilgodeset jernbanetrafikken som et meget betydningsfuldt kollektivt trafikmiddel, som den vigtigste transportør af tungt gods over større afstande. Jeg mener også, at Storebæltsbroen vil give DSB et spring fremad, som generaldirektøren har udtrykt sig, både i de tekniske muligheder og mod bedre rentabilitet.

Vi har også lagt vægt på, at samtlige beregninger peger på, at der er tale om en rentabel trafikinvestering og ikke noget underskudsforetagende, idet vi forudsætter, at overfarten afgiftsbelægges. Jeg må være enig med trafikministeren i, at det er for tidligt fuldt ud at fastlægge takstpolitikken, men af de tal, der er kommet frem også under udvalgsbehandlingen, ses det klart, at der bliver tale om takster, der er langt la-

[Støhr Johansen.]

vere end nuværende og fremtidige færgetakster.

Som jeg nævnte under første behandling af lovforslaget, er vi fra konservativ side i princippet tilhængere af, at man lader et privat selskab bygge og finansiere broen. Trafikministeren udtrykte ængstelse for kontrolmulighederne med et sådant privat selskab og har fastholdt lovforslagets bestemmelse om, at det er Statsbroen Store Bælt, der skal være bygherre, selv om vi stadig ville have foretrukket en løsning på privat basis. Selve anlægsarbejdet vil blive udbudt i international licitation, og vi har fundet, at der heri lå en mulighed for et kompromis mellem statsstyring og privates medvirken, og har altså kunnet tiltræde lovforslagets bestemmelser herom.

Som det imidlertid fremgår af udvalgsbetænkningen, har vi bemærket os, at lovforslaget forudsætter, at virksomheden Statsbroen Store Bælt — et skrækkeligt navn — skaffer sig fornøden projektering og tilsynsbistand fra sagkyndige selvstændige firmaer.

Vi håber heller ikke — og det vil jeg gerne understrege — at den takstpolitik, der skal føres, vil blive ført på en sådan måde, at taksterne bliver højere end til at dække forrentning, afskrivning, reparationer og passning af broen. Vi mener, at det ikke må blive et beskatningsobjekt for statskassen. Vi mener, det skal spille en sådan rolle for vort erhvervsliv, for vore skatteborgere i Danmark, som gennem automobilafgifterne er med til at bære meget store beløb, der kommer i statskassen. Vi vil advare imod en afgiftspolitik, der kommer til at virke som en toldmur mellem Øst- og Vestdanmark, og jeg håber heller ikke, og jeg har heller ikke indtryk af, at ministeren på noget tidspunkt har ønsket en sådan løsning.

Jeg vil derfor sige — og det fremgår også af de bemærkninger, jeg er kommet med — at vi anser det for meget betydningsfuldt at komme i gang med en Storebæltsbro. Vi mener, at de samfundsmæssige og økonomiske argumenter for en sådan broforbindelse synes overbevisende, og betydningen for hele det danske samfund er efter min overbevisning af en sådan art, at man kan tale om løsning af en national opgave. Jeg skal

derfor med disse ord anbefale en så bred tilslutning som muligt til regeringens forslag til lov om anlæg af en bro over Store Bælt.

Vedrørende lovforslaget om Saltholm må jeg erkende, at mit parti står delt. Jeg repræsenterer kun et mindretal, som kan tilslutte sig det forslag, trafikministeren har fremsat, og det kan jeg gøre ud fra den begrundelse, at på samme måde som med Storebæltsbroen er der efter alle de beregninger, der foreligger, og som eksperterne har kunnet gøre, også her tale om en rentabel investering. Vi har under udvalgsbehandlingen fået ajourførte beregninger, som viser, at lufthavnens egen økonomi er i balance allerede i perioden, hvor der flyttes ud fra Kastrup til Saltholm, idet 1985 er det sidste år, hvor lånoptagelse er nødvendig, og i 1986 kalkuleres der med driftsoverskud.

Når dertil kommer det meget vigtige, at man regner med at kunne bevare Danmarks store andel af den internationale lufttrafik både i udflytningsperioden og ikke mindst efter at en lufthavn på Saltholm er blevet en realitet, har det i hvert fald overbevist mig om, at det er en rigtig foranstaltning.

Der er heller ikke under udvalgsbehandlingen fremkommet noget, der i væsentlig grad kan afsvække de gode argumenter, der er for denne udflytning fra Kastrup lufthavn til Saltholm. Tværtimod foreligger der nu udkast til en aftale med Sverige, som viser, at vi kan få den fornødne råden over svensk luftrum, at der kan opnås ordninger i relation til støjproblemet, og at vi kan billiggøre lufthavnsanlægget derved, at tunnelen mellem Amager og Saltholm kan bruges både som tilbringersystem for Saltholmlufthavnen og som en del af den faste forbindelse i KM-linjen.

Jeg skal senere med et par ord vende tilbage til disse aftaler, men først vil jeg ganske kort gentage de gode argumenter for denne løsning. Kendsgerningen er, at efter de prognoser, der foreligger, og som ikke er blevet anfægtet, vil Kastrup lufthavns kapacitet være opbrugt senest i midten af 1980'erne. Det er ikke blot et spørgsmål om baner og terminalfaciliteter, men først og fremmest om de støjrestriktioner, en lufthavn af den størrelsesorden må forvente. Vi kan ikke føre en seriøs miljødebat af det omfang, som folkettinget har gjort, og så

[Ståhr Johansen.]

forvente, at man vil kunne tillade, at Kastrup lufthavn vokser til et støjinferno for landets tættest bebyggede dele.

På Saltholm løses dette problem, fordi Saltholm er en ø, og samtidig sikres det, at byen ikke på ny vokser ind i lufthavnen; dette er jo alle internationale lufthavnes største problem. Man bevarer den fordel, som en lufthavn tæt ved storbyen betyder, og bevarer muligheden for en international lufthavn beliggende midt i det kraftcenter, som Øresundsregionen udgør. Jeg kan også nævne, at Kastrup lufthavn i dag beskæftiger over 10.000 ansatte og efter prognoserne i 1985 ca. 19.000, og i året 1990 vil der være ansat 21.000 i lufthavnen; hermed er lufthavnen landets største arbejdsplads, og ikke mindre end 2/3 af indtjeningen sker i udenlandsk valuta, hvilket vel nok er værd at bemærke i de perioder, vi har med vanskeligheder for betalingsbalancen.

Dertil kommer de betydelige indirekte virkninger af lufthavnen både for erhvervslevet i hele Danmark, ja, for hele Norden, og for Danmarks position i international handel og luftfart. Jeg mener herefter, det er tilstrækkelig klargjort, at hvis ikke vi bygger storlufthavnen på Saltholm, vil vi tabe en del af Danmarks internationale position på luftfartens område med de direkte og indirekte virkninger, der følger heraf. Det har vist sig, at lufttrafikken ikke kan deles på en række mindre lufthavne, idet stordriftens fordele på dette område er afgørende for rentabiliteten og for, at flyselskaberne vælger at tilrettelægge deres lufttrafik over det knudepunkt, som Kastrup er i dag, og som Saltholm lufthavn vil være i årene, der kommer.

Jeg vil så til slut komme med nogle enkelte bemærkninger i anledning af den redegørelse, som ministeren for offentlige arbejder fremsatte i går over for folkettinget, nemlig om det udkast til aftale med Sverige, der er blevet gennemført, med KM-linjen fra København til Malmø — det ses af bogstaverne — med en tunnel til Saltholm og vi-

dere med en bro over til Sverige. Der er for mig ikke tvivl om, at denne aftale er til fordel for Danmark, og jeg mener også, at kontrakten kan laves således, at nogen, om jeg så må sige udnyttelse af danske borgere kan ikke finde sted. Jeg mener også, at i spørgsmålet om HH-tunnelen, altså tunnelen mellem Helsingør og Hålsingborg, er det godt, at det her er blevet ridset op, igen fra svensk side, at man har fået forståelsen for dette trafikpunkts betydning, men man må forudsætte, at finansieringen kan finde sted gennem de svenske statsbaners og de danske statsbaners budgetter, således at der ikke skal væsentlige ekstravællinger hertil.

Endvidere er jeg enig i, at det anlægsstop, der kom i Kastrup for nogle år siden, må ophæves, idet man ikke kan undlade at udbygge Kastrup, således at den kan følge med i konkurrencen; ellers vil man jo på den måde drive trafikken væk fra Kastrup, og det vil også komme til at ramme os senere hen, selv når Saltholm er blevet udbygget.

Der har været nogle spørgsmål fremme, og jeg vil bare nævne et enkelt, nemlig spørgsmålet om den takst, der skal være fra Amager til Saltholm. Jeg tror, der er nogen, der har troet, at man skulle op på at betale halvdelen af prisen, fordi omkostningerne ved tunnelen Amager-Saltholm vil blive på 600 mill. kr. og broen på Saltholm-Limhamn ca. 680 mill. kr. Jeg vil gerne hertil sige, at så vidt jeg har forstået aftalen, ligger det simpelt hen sådan, at transporten mellem Amager og Saltholm kun vil komme til at koste en tredjedel af den transportpris, der vil blive på hele strækningen mellem København og Malmø. Det har jeg gerne villet fremhæve, fordi en lederskribent i Berlingske Tidende i forgårs synes ganske at have overset denne kendsgerning og måske også det forhold, at der gennem det svenske tilbud om at bygge forbindelsen ligger også en meget betydelig aflastning af den stramme danske likviditet, en aflastning, vi får brug for i de andre trafikinvesteringer, der foretages her i landet.

[Stæhr Johansen.]

Til sidst vil jeg gerne sige, at der i dag er muligheder for at nå et langt stykke hen ad vejen med de trafikinvesteringer, der kan blive så nyttige for hele det danske samfund, som jeg har søgt at beskrive. Jeg synes ikke, trafikministeren skal have utak for, at han på kort tid har tilvejebragt så betydelige dele af det beslutningsgrundlag, vi har på bordet. Måske går visse ting lovlig stærkt, og der er uklare momenter, f. eks. i relation til erhvervselsomkostningerne for Saltholm og vedrørende de spørgsmål, der i aftalerne med Sverige er udskudt til særlig overenskomst. Men konturerne tegner sig tydeligt af et trafikprogram, som kan bringe Danmark frem til en bedre placering i konkurrencen med andre lande og samtidig gøre det behageligere at være borger i Danmark.

Storebæltsbroen har hos os haft førsteprioriteten blandt disse investeringer, og den er vi enige om, men der er også i den konservative gruppe medlemmer, der er overbevist om Saltholmlufthavnens nødvendighed for at beholde vor gode og rentable placering i luftfarten samt for at opnå de miljømæssige fordele for hele det store hovedstadsområde.

På det konservative folkepartis vegne kan jeg tilsige partiets støtte til gennemførelse af den kombinerede vej- og jernbanebro over Store Bælt; og for så vidt angår Saltholm, må jeg sige, at jeg kun repræsenterer et mindretal, der til gengæld helhjertet går ind for Saltholmprojektet.

Niels Ravn: Vedrørende lovforslaget om anlæg af en storlufthavn på Saltholm skal jeg på flertallet i den konservative folketingsgruppes vegne gøre nogle bemærkninger; det drejer sig om de to tredjedele af gruppens medlemmer.

Vi har hele tiden i den konservative folketingsgruppe været enige om, at når det drejer sig om prioritering af de store trafikprojekter, stod vi fast på, at Storebæltsløsningen var den første og den mest presserende opgave. Det mener vi fortsat, og dette synspunkt ønsker vi at fastholde.

Flertallet i gruppen har imidlertid den opfattelse, at vi ikke hverken med hensyn til arbejdskraft eller økonomi magter begge disse to store projekter på én gang. Vi ved, at der vil beslægtes en meget stor arbejdskraft igennem de 8-9 år, disse to bygge-

projekter skal gennemføres. Men hvad værre er, så finder vi, at vi endnu ikke har fået en tilbundsgående analyse af Saltholmprojektets samfundsøkonomiske virkninger.

Jeg ved godt, at man fra forskellig side, også fra ministerens side, hævder, at det vil være en god forretning at anlægge denne storlufthavn på Saltholm, og man henviser i denne forbindelse til det forventede driftsresultat for lufthavnen i Kastrup i indeværende finansår. Det er rigtigt, at på finanslovtallene vil der her kunne forventes et for så vidt betragteligt overskud, men jeg mener ikke, der er noget rimeligt sammenligningsgrundlag i disse forhold, idet de anlægsudgifter, det drejer sig om, før Saltholmlufthavnen er en kendsgerning, vil give et helt andet økonomisk billede end det, vi kender i dag i Kastrup lufthavn. Alene af den grund finder jeg altså ikke, at man ud fra disse tal kan forudsige noget om, hvorledes det økonomiske resultat til sin tid vil komme til at se ud.

En anden ting, man stadig henholder sig til fra ministerens side både ved lovforslagets fremsættelse og sidst i går ved redegørelsen her i tinget, er, at brugerne skal betale de ting, som de nu skal benytte i forbindelse med en sådan storlufthavn.

Jeg forstår ikke, at ministeren kan fastholde dette standpunkt. Folketingsudvalget har afæsket bl. a. Det Danske Luftfartsselskab og SAS nogle udtalelser i så henseende, og jeg finder dem ganske klare, idet de giver udtryk for, at de ikke ser sig i stand til at deltage i finansieringen af de faciliteter, som man peger på, hverken direkte eller indirekte gennem lån. Noget sådant kan jo siges på forskellig vis, man kan udtrykke det på den måde, at sådan som man nu kan overskue situationen i øjeblikket, men naturligvis kan konjunkturerne ændre sig osv. Men man har fremsat disse udtalelser uden forbehold af nogen art. Alligevel fastholder ministeren, at han mener, det er brugerne, der skal betale disse faciliteter.

Jeg kunne godt tænkte mig at spørge ministeren, hvordan ministeren vil gennemføre noget sådant imod brugernes og disse to væsentlige brugeres klart udtalte standpunkt, at de ikke vil kunne deltage i disse finansieringer. Skal de trues til det, eller hvilke midler har ministeren til at kunne fastholde sit standpunkt, når de to afgø-

[Niels Ravn.]

rende brugere ganske klart og uden forbehold tager afstand fra, at de vil kunne deltage i en sådan finansiering?

Samtidig hermed, altså sideløbende med disse store investeringer på Saltholm, skal vi jo fortsat investere ret betragtelige beløb i Kastrup, for at denne lufthavn kan fungere tilfredsstillende. Det er et milliardbeløb efter Poul Andersen udvalgets beregninger, og det er oven i købet i 1969-priser; dette skal vel også tages med ind i betragtningerne, når man overvejer det økonomiske resultat.

Det har flere gange været nævnt også her i dag af hr. Horn, at Saltholm var en gave til Norden — jeg tror endda, hr. Horn i dag brugte udtrykket, at det var en Guds gave til Norden. Nu tør jeg ikke påstå, at Norge og Sverige ikke værdsætter Guds gaver, men de værdsætter i hvert fald ikke Saltholm som nogen gave. Norge har aldrig gjort det, og svenskerne har i hvert fald på det sidste klart og utvetydigt givet udtryk for, at når det drejer sig om medvirken til bygning af denne lufthavn, ville de overhovedet ikke deltage.

En ledende artikel i Berlingske Tidende har været nævnt tidligere her i dag, og jeg kan ikke lade være med i denne forbindelse, når man taler om gaver, også at omtale denne artikel af 8. maj 1973, hvor Berlingske Tidende skriver:

„Hvor mon vore prægtige ministre med deres flyvende ideer har deres tanker henne, når de indgår den slags aftaler? K-M-broen vil knytte Danmark til bl. a. Sibirien, men Sverige til hele Mellem-, Vest- og Sydeuropa.“

Og man fortsætter til sidst:

„At skulle betale til fremmed magt for at færdes over egen jord — hvor vil trafikministeren hen med en sådan ordning, der desuden bliver kaotisk at administrere og så oven i det hele skal kaldes en gave.“

Jeg kan gøre disse Berlingske Tidendes ord til mine. Jeg ved godt, at man siger: ja men det stykke, som vi skal benytte fra Kastrup til Saltholm, bliver forholdsvis billigst, i hvert fald regnet pr. km i forhold til resten af strækningen. Javel, men ser vi på trafikintensiteten, så bliver det nok alligevel her, de største summer vil komme ind. Man

skal, for at bruge Berlingske Tidendes ord, hvis Saltholm lufthavn bygges, i fremtiden for at komme fra det københavnske område andetsteds i Danmark, altså benytte indenrigsflyvningen, benytte denne trafiklinje og betale for det.

Dertil kommer, at der også er det usikre moment i dag, at den KM-forbindelse, som svenskerne vil bygge, vel vil vise sig ikke at være tilstrækkelig. Det kommer ikke helt klart frem, men man antyder allerede fra ministerens side — det skete i redegørelsen i går — at man inden den 1. januar 1975 skal tage stilling til, hvorvidt der også skal bygges en S-togstunnel parallelt med den tunnel, som svenskerne bygger. Og dér siger man, at man derudover skal betale en rimelig del af de fælles omkostninger for hele tunnelanlægget.

Oven i dette kommer jo så, at før vi efter min og flertallets opfattelse i min gruppe har den rigtige KM-forbindelse, skal stykket fra Saltholm til Dragør bygges. Den linje, man nu vil bygge, fører jo midt ind i det københavnske trafikcenter, hvor der er problemer nok i forvejen; for at få den rigtige gennemgående trafiklinje skal strækningen Saltholm-Dragør bygges, og det bliver en rent dansk opgave.

Dertil kommer så hele problematikken om benyttelse af det svenske luftrum, og her mener man altså man har opnået så store og så gode resultater. Jeg synes, det er meget begrænsede muligheder, man får; ingen kan i dag overse, i hvor stor udstrækning det bliver nødvendigt at benytte det svenske luftrum ved beflyvning af den kommende lufthavn på Saltholm. Men jeg synes jo nok, at artikel 11 i den overenskomst, som ministeren har sluttet, kan give anledning til visse betænkeligheder. Der står:

„I svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste, må der ikke uden tilladelse fra svensk side i hvert enkelt tilfælde finde flyvninger sted med andre statsluftfartøjer end svenske.“

I denne forbindelse peger man altså på, at det, man tænker på, er bl. a. dansk politi og dansk toldvæsen. Hvis de får behov for at benytte svensk luftrum, så skal de 48 timer forinden meddele dette til svensk myndig-

[Niels Ravn.]

hed. Ja, jeg finder, at det er en urimelig indskrænkning i en lufthavn, der burde være et rent dansk anliggende.

Støjproblematikken er jo i det hele taget inde i en udviklingsfase i øjeblikket, så ingen i dag kan overskue, hvordan det i løbet af få år vil se ud, men alle er vel enige om, at der vil ske en ganske væsentlig nedgang i de støjgener, som man kan forvente.

Ministeren sluttede i går med at sige, at hvis ikke vi nu sagde ja til de overenskomster, han havde truffet, ville udviklingen gå os forbi. Jeg forstår ikke denne udtalelse fra ministerens side. Det er helt klart, at uanset om vi bygger Saltholm lufthavn eller ej, vil svenskerne bygge KM-linjen, og derved vil intet komme til at gå os forbi med hensyn til de trafikforbindelser, der vil komme til at passere dansk territorium fra de nordiske lande til det europæiske kontinent.

Alt, hvad jeg her har nævnt, bør tilsige os at foretage en fornyet vurdering af Kastrup lufthavns fremtid, og vi kan for flertallets vedkommende i den konservative folketingsgruppe på det grundlag, der foreligger i dag, ikke medvirke til gennemførelsen af forslaget om at bygge en storlufthavn på Saltholm nu. Det er klart, at § 5, der drejer sig om ophævelse af anlægsstopet i Kastrup, kan vi gå ind for, og skulle det gå sådan, at lovforslaget om anlæg af lufthavn på Saltholm bliver forkastet, så vil vi fra flertallet i min gruppes side sørge for, at der bliver stillet forslag om, at anlægsstopet i Kastrup alligevel bliver hævet.

Guldberg: Det siges ofte om folketingets behandling af spørgsmål inden for planlægning, specielt den fysiske planlægning, at vi er tilbøjelige til ikke at træffe beslutninger i tide og ikke få det særlig vel koordineret — man er i det hele taget meget kritisk.

Jeg vil gerne sige om spørgsmålet om lufthavnens placering, at uanset de mange ord, der måtte være sagt, og de mange drøftelser, der måtte være ført igennem adskillige år, er der i virkeligheden tale om en sag, der er gået konsekvent frem, og som er et udtryk for fra 1969-beslutningen over de efterfølgende beslutninger inklusive den indstilling, der nu foreligger fra udvalget, en konsekvent linje i retning af at planlægge den rigtige placering og så bagefter det rig-

tige tidspunkt for en udbygning af Københavns lufthavn; foreløbig må man altså sige, at det har været konsekvent.

Man kan være virkelig inkonsekvent, hvis man, som hr. Niels Ravn sluttede med, ville sige, at først vedtager man at standse udbygningen af Kastrup, indtil man ved, hvad tidsplanen for udbygningen af Saltholm skal være, og derefter skulle man falde af og sige, at nu vil man ikke bestemme, hvad udbygningstidspunktet for Saltholm skal være, men man kan da godt begynde at bygge videre. Dette ville være et typisk eksempel på det, som man somme tider kritiserer de politiske beslutninger for.

Jeg vil gerne slå fast, at spørgsmålet om den rigtige placering på lang sigt af en lufthavn ved København allerede er afgjort for længe siden af et betydeligt flertal herinde, og at det ikke er det, der er til afgørelse. Jeg mener stadig væk, det er en rigtig placering, man har valgt. Naturligvis skal man ikke være afskåret fra undervejs at drøfte det igen, men det er den første begrundelse.

Den næste er, at det er en økonomisk fordelagtig placering. Dette kan man jo drøfte meget, og det er sandelig også blevet drøftet meget, og jeg tror ikke nogen af os er i stand til at anføre nye argumenter. Men jeg vil dog lige minde om én ting, som måske ikke er sagt så tit: en af vanskelighederne ved at bedømme økonomien i udbygningen og placeringen af en lufthavn ved København er den rent psykologiske vanskelighed, der ligger i at forestille sig et projekt, der består i at bygge noget til afløsning for noget, der skal være 2½ gang så stort, før det skal afløses. Altså, når man kommer ud i lufthavnen i Kastrup og ser den, som den ser ud i dag, er det svært at forestille sig, at det, vi drøfter, er en langtidsplanlægning, en langtidsplanlægning, som må gå ud fra den forudsætning, som hidtil er blevet bekræftet hver eneste gang, man har efterprøvet den, at en trafikudvikling i Kastrup, i Københavns lufthavn, inden 1985 medfører, at trafikken på denne lufthavn er 2½ gang så stor, som den er i dag, og at det, vi snakker om, er, om vi skal lade den vokse hele det stykke med, inden vi sørger for at skaffe den en anden placering, eller om vi skal forsøge at finde en anden placering hurtigere. Derimod foreligger der ikke det problem, at man kan sige, at man kan bare lade den

[Guldberg.]

vokse og i øvrigt blive på stedet og så lade den vokse yderligere igen efter 1985.

Derfor er det nødvendigt, hvis man vel at mærke vil have langtidsplanlægning i en sådan sag, at man på forhånd, inden man beslutter, hvor langt man vil udbygge i Kastrup og hvordan, har dækket sig ind med en politisk beslutning ikke alene om, hvor den fremtidige lufthavn skal placeres, men også i hvilket tempo den skal udbygges til at afløse den anden. Uden denne sammenhæng — og det er det, de andre forslag i virkeligheden ville føre til — ville det i realiteten føre til, enten at man i panikbeslutninger ville komme til at tage nogle meget kostbare løsninger for at beholde den centrale placering, vi har, eller at man måtte opgive at beholde den.

Jeg skal ikke gentage mange tidligere drøftelser af betydningen af at have et trafikalt knudepunkt af den størrelse, som Københavns lufthavn vil være, når den bliver 2½ gang så stor, og vil være endnu mere, når den vokser videre. Det er ikke et trafik anlæg, det er en samling af virksomheder, som hvis den udbygges og vedligeholdes, får sine indtægter for to tredjedele vedkommende ca. betalt direkte eller indirekte gennem fremmed valuta. Det er en virksomhed af den art, at hvis den bliver passet, er den en betydelig økonomisk fordel for det område, den befinder sig i, men den er også en belastning, også en miljømæssig belastning.

Derfor er det rigtigt både ud fra de økonomiske og de miljømæssige synspunkter at lægge tempoet fast, og jeg skal da ikke bestride, at efter alle de drøftelser, der har været, er der næppe andet at gøre — også ud fra økonomiske synspunkter — end at vælge det tempo, som nu er foreslået af flertallet i indstillingen her, og som altså er baseret på en udbygning af Kastrup, så langt den nu kan bære, og så sørge for, at den også kan afløses i tide, ved at begynde at gå i gang med Saltholm.

Det ville ikke være rigtigt, at vi fra dansk side gav disse fordele fra os, og den, der har lejlighed til at se, hvordan andre europæiske lande konkurrerer indbyrdes om at få opbygget sådanne placeringer som den, vi har fået og har, så længe vi passer den, kan godt undre sig lidt over, at det skulle være svært for nogen medlemmer af det danske folke-

ting at se, hvor den klare danske interesse ligger i denne sag.

Så meget om lufthavnsspørgsmålet, og derefter nogle bemærkninger om Storebæltsproblemet og specielt om den mindretalsindstilling i betænkningen, som jeg er medunderskriver på, men som jeg i øvrigt kan sige dækker en flertalsindstilling i den gruppe, jeg repræsenterer.

Der er nogle få argumenter, også en masse andre, som kan bruges, som er enkeltheder og detaljer. Det er økonomisk fordelagtigt. Man kan altid diskutere overslag, men de er jo sammenlignelige mellem de to løsninger, og hvis man bruger den sammenligning, er det altså spørgsmålet om at lave noget til 2 milliarder kr. eller noget til 3 milliarder kr. i runde tal.

De er leveringsdygtige stort set for den samme trafik. Jeg ved godt, at det vil blive sagt — og det vil blive gentaget mange gange — at en bro kan levere mere end en tunnel af den foreslåede art. Det er for så vidt ikke rigtigt. Så længe en tunnel kan tage jernbanetrafikken og den trafik, som kan bæres af 6-sporede motorveje, er det ikke rigtigt. Man kan diskutere, om man ønsker at bygge en bro, der kan tage mere end det, men så er vi ovre i trafikpolitiske betragtninger. De korrekte udbygninger af terminalanlæggene — og det behøver altså ikke at være lige det, man har lagt sig på — kan sikre, at man over tunnelforbindelsen kan levere samme transportkapacitet som det, der kan leveres af en jernbaneforbindelse plus 6-sporede motorveje på begge sider. Jeg tror nok, en af grundene til, at man i min gruppe har et betydeligt flertal for tunnelloøsningen, netop er, at man begynder at spørge sig selv: hvad i alverden skulle man med mere? Så er der vel andre veje.

Den er trafikalt rigtig — trafikalt rigtig af flere grunde. Den første og for Danmark særlig væsentlige grund er den, at man kommer ikke uden om, at hvis al øst-vest trafik, ikke mindst al godstrafik på vej i øst-vestlig forbindelse mellem Danmark, skulle køre denne vej, ville det blive en transportmæssig økonomisk forvriddning i forhold til det nordlige og vestlige Jylland. Den rigtige løsning her er naturligvis at begynde med denne forbindelse, fordi den kan betjene jernbane- og vejtrafikken på en økonomisk fornuftig måde, men da ikke at udbygge

[Guldberg.]

den, som om der aldrig skulle være en øst-vest, eller hvad man vil kalde det sjællandsk-jysk trafik andre steder. Så er den 6-sporede motorvej og den forbindelse over, som kan tage den trafik, jo den rigtige løsning. Andre veje skal også udbygges. Nordvestforbindelserne, som jeg kalder dem, skal jo også leve og skal også bruges og vil, rigtigt udbygget, være en fordel. Selv med det nuværende færgesystem er det et godt system for betydelige dele af Danmark; der er da ingen mening i at smide det over bord. Og der er ingen mening i at smide de udgifter over bord, som er nødvendige udgifter til vedligeholdelse af vejene i nordvestforbindelserne. At man så senere også kan udbygge den såkaldte Samsø-linje på den ene eller den anden måde, synes jeg ikke vi behøver at tage stilling til nu. Men det må ske på den ene eller den anden måde, så man får en balance i landets transportsystem. Det er fra et dansk trafikalt synspunkt en rigtig løsning.

Jeg vil gerne føje til, at vi er så heldige også, at det i forhold til transittrafik ganske oplagt, uden at jeg behøver nærmere at begrundede det, er en trafikalt set rigtig løsning, og det er det i europæisk forstand. Alle lande i det industrialiserede Europa, vi tilhører, har det problem, at de ikke kan klare den stigende godstransport, den stigende mængde af tunge transporter over lange afstande på vejene; ingen af dem kan det. Lige meget hvad de har ofret på det, går det i stå, og det er i virkeligheden en trafik, der ødelægger trafikmulighederne også for den lettere trafik og den kortere trafik, som er den, der skal være på vejene, hvor den er rigtigt placeret.

Derfor udbygges der alle vegne anlæg, som er beregnet netop på den form for transport, og som det tunnelfærganlæg, vi her taler om, vil være ideelt til — netop den form for transporter, der tager de tunge transporter over lange afstande væk fra vejene og over på banetransporten til fordeling på vejnettet over de kortere afstande. Det er et system, der opbygges konsekvent; det er trafikøkonomisk klart fordelagtigt.

At afgiftsforhold og forskellen mellem marginalomkostninger på vejtrafik og banetrafik og andre ting har forvredet dette bil-

lede gennem mange år, er noget andet. Enhver kan sige sig selv, at selve den økonomiske side af disse ting gør det til en fordel at anvende den transportform, der her er tale om, på den form for transporter, der her er tale om.

Det, jeg gerne vil medgive med hensyn til diskussionen om bro eller tunnel, er dette, at når man taler om bro, så taler man om noget, man kender eller i hvert fald tror man kender, og som man har en vis forestilling om, medens tunnelrøret alligevel giver den fornemmelse, at det er noget ukendt og noget ubehageligt.

Man taler nu også om sikkerhedsmæssige og pålidelighedsmæssige sider, og må jeg lige om dem sige, at i spørgsmålet om det pålidelige — jeg vil ikke kalde det det sikkerhedsmæssige — men i spørgsmålet om pålidelighed og driftssikkerhed viser alle de oplysninger, vi har kunnet få — og det fremgår jo også af indstillingen her, ligesom vi kender det fra motorveje — at man også kan få stop på en motorvej, og man kan sandelig i høj grad få stop på en motorvejsbro, når den er tilstrækkelig lang.

Men i denne sammenligning her er det klart, at det er nemmere — for nemt, synes jeg — at spille på, at hvis man vil have en bro, behøver man ikke at gå ud og forklare befolkningen andet, end at man vil have en bro. Men hvis man vil vælge den trafikøkonomisk og trafikalt set rigtigere løsning: en tunnel, så skal man altså også være med til det ubehagelige arbejde at forklare, hvad det egentlig går ud på, og at forklare, hvordan sådan noget ser ud. Jeg tror efterhånden det er ved at begynde at gå op for folk, at den sammenligning, når man taler om broen, hvor man kører højt oppe i solskinet med en vidunderlig udsigt over det blå Store Bælt, hvor fuglene synger og der ikke er nogen bilos fra andre trafikanter — vinden blæser jo tilstrækkeligt til, at man ikke generes af det — hvor man har det dejligt, det er det vidunderligste stykke motorvej, medens man på den anden måde bliver puttet ind i noget lignende som et rørpostanlæg, og så bliver man pumpet igennem i en vældig fart, og det er noget meget ubehageligt — jeg tror, det er ved at gå op for folk, at den sammenligning er helt uden forbindelse med de faktiske forhold. Man kan sige,

[Guldberg.]

at det drejer sig om at blive transporteret i et rør eller køre ved egen kraft i en tagrende.

Tilbage til det, som så bliver det grundlæggende, og som jeg synes er væsentligt, og hvor tallene taler for sig selv: det er spørgsmålet om at lave et trafikapparat, der stort set kan levere den samme kapacitet på to forskellige måder — man kan vælge at foretrække den ene eller den anden, men på to forskellige måder — og den ene koster 2 milliarder kr. og den anden koster 3 milliarder kr. Alle tryllekunstner kan ikke ændre den realitet, der ligger i, hvad rentabilitet og transportudgifter eller samfundsøkonomiske udgifter, afhængig af hvordan man vil stille det op, giver af forskel på at lave noget til 2 milliarder kr. og lave noget til 3 milliarder kr.

Endelig den ene ting, som jeg nok synes man ligesom lidt overser. Jeg ved godt, at hvis man spørger trafikministeriet og spørger sagkyndige om anlægstid for de to projekter, vil man måske meget naturligt sige, at anlægstiden skal nok stort set være den samme. Og jeg vil ikke bestride, at man sikkert har ret i, at man stort set vil kunne gennemføre broen eller tunnelanlægget på samme tid — vil kunne. Men jeg tror nok, at vi herinde i folketinget, hvor vi jo er vant til at beskæftige os med finanslovene og med budgetterne og med de problemer, der ligger også i de tilfælde, hvor det ikke direkte drejer sig om anlægsarbejder finansieret af offentlige midler, nok har en fornemmelse af, at der er megen realisme i, at et anlæg, der koster 2 milliarder kr., nok bliver noget hurtigere færdigt end et, der koster 3 milliarder kr. Og at sikkerheden med hensyn til at få løst den opgave, som er den faste forbindelse mellem det østlige og det vestlige Danmark, nok lå væsentlig nærmere og løsningen lå væsentligt hurtigere, hvis folketinget ville vælge den måske lidt mindre traditionelle løsning, men den teknisk og økonomisk langt rigtigere løsning til 2 milliarder kr. fremfor at tage den til 3 milliarder kr.

Holberg: Mit indlæg i debatten bliver fortrinsvis om Store Bælt, idet jeg er enig med hr. Guldberg om det andet store trafikprojekt, Saltholm. Derom er vi altså enige,

men så hører enigheden bestemt også op.

Jeg mener, der er grund til i øvrigt at takke ministeren for redegørelsen i går om overenskomsten mellem Danmark og Sverige, og jeg er enig med ministeren i, at det hele hører sammen. Det betyder ikke, at vi samtidig skal have anlægslove for Saltholm og KM og HH og Store Bælt, men at det i den langsigtede trafikpolitik alligevel hører sammen, det må være rigtigt.

Om HH-linjen kun dette, at vi nok alligevel må erkende, at vi tager lidt principiel stilling nu her, men heller ikke mere. For der står i overenskomsten, at det skal påbegyndes snarest muligt i den takt, som landets ressourcer tillader det. Jeg har forsøgt at kigge alt materialet igennem, og det må nok på lidt længere sigt alligevel betyde, at får vi nu de to store projekter Store Bælt og Saltholm, så forsinker det nok alligevel lidt i forbindelse med landets ressourcer HH-linjen.

Men vi er altså to ordførere inden for venstre, hvad angår Store Bælt. Ikke fordi hr. Guldberg og jeg er uenige om det rigtige i en fast forbindelse, men vi er det så afgjort om den tekniske løsning: bro eller tunnel.

Der er ingen af os, der nu efterhånden har siddet i trafikudvalget i mange år, der møder uforberedt til denne diskussion. Fast forbindelse over Store Bælt er reelt blevet drøftet i mange, mange år; det er i alt fald blevet drøftet i ca. 25 år. Den første betænkning fik vi for ca. 13 år siden, og den følgende rapport fik vi for ca. 6 år siden, og nu har vi så sidste år, altså 1972, fået et kæmpebind, den såkaldte Jespersen-rapport.

De første rapporter og de sidste er ikke helt enige. Tunnelløsningen på Store Bælt og tanken om den såkaldte Samsø-linje var ikke med i de første rapporter, men det er da rimeligt, at de nu er med i den sidste. Trafikministeren har foreløbig lagt den såkaldte Samsø-linje i skuffen, netop som en skuffesag; den er der, men skuffen er ikke trukket ud. Trafikministeren er også meget tilbage for tunnelløsningen, og ingen af delene skal ministeren have utak for.

Som det fremgår af bemærkningerne, er der et mindretal i trafikudvalget, der går ind for tunnelløsningen, og et flertal går ind for broen. Når mindretallet anfører, at biltogets løsning er 3 gange så rentabel og mindre kapitalkrævende, er det da rigtigt

[Hølmberg.]

på det korte sigt, men det skal sandelig også understreges: på det korte sigt. For som det fremgår af den store rapport, vi har fået, er begge projekter klart rentable, derom er der ingen tvivl. Det er da indlysende rigtigt, at 2 milliarder kr. er mindre end 3 milliarder kr. — det er de tal, vi opererer med. Men så ved jeg i øvrigt ikke, om det er med vilje, mindretallet undlader at gøre opmærksom på, at samme Jespersen-rapport tilføjer, at det må erkendes, at denne form for forbindelse — altså tunnelanlæg — ikke har de samme kapacitetsmuligheder som en kombineret jernbane og 6-sporet vejbro. Her er den nye rapport i øvrigt ikke i modstrid med betænkningen fra 1968; på side 77 og side 92 i betænkning nr. 508 fra 1968, bind 1, konkluderer arbejdsudvalget, at tunnelanlægget aldrig kan give en så tilfredsstillende trafikbetjening, og det er sikkert rigtigt.

Når så alle indrømmer — og det gør de jo — at omkring 1995 bliver det nødvendigt med en ny vejforbindelse, er jeg afgjort enig med regeringen og trafikministeren i, at så kan et tunnelfærganlæg ikke opstilles som et tilfredsstillende alternativ.

Jeg kan i øvrigt heller ikke lade være med endnu en gang at citere den såkaldte Jespersen-rapport, som mindretallet er så glad ved. Her skrives bl.a., at skulle beslutningen af den ene eller anden grund trække i langdrag og vi på den måde kommer nærmere til 1995, vil man formentlig slet ikke investere i de store terminalanlæg og rullende materiel, som en biltunneløsning jo kræver, når systemets kapacitet alligevel ville være opbrugt om få år. Det har mindretallet åbenbart glemt, men så må det hermed være sagt og citeret.

Det bliver endvidere sagt, at tidsmæssigt er det ligegyldigt, om vi vælger tunnelen eller broen. Det er jo slet ikke rigtigt. Det tager ca. dobbelt så lang tid at køre igennem tunnelen som over broen; det er i hvert fald ikke meget galt. I rapporten vedrørende fast forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark — det er bind 2, Trafikøkonomiske undersøgelser fra november 1972, og nyere kan det jo ikke være — kan vi læse, at det tager 24 minutter igennem tunnelen og 14 minutter over en bro. De, der så siger, at det spiller da ingen rolle, tager efter min

mening fejl med den kæmpemæssige trafik, som vi ved kommer. Det gamle, forslidte udtryk, at tid er penge, er, selv om det er et forslidt udtryk, alligevel rigtigt, og det lægger vi da i øvrigt også til grund i alle andre forhold; hvorfor skulle vi ikke også gøre det her?

Men derudover indrømmer jeg, at det er mange perspektiver, der melder sig, når vi tænker på den faste forbindelse, og det ville vel også være rigtigere at gøre opmærksom på, at det vel får ret så afgørende betydning for indenrigsflyvningen. I samme rapport, som vi nu har citeret mange gange, regnes der jo med en relativt stor nedgang med lidt forskel på fritids- og erhvervstrafik, og her er alle flyveruter nævnt.

Lad mig nøjes med at tage yderpunkterne af den formodede procentvise nedgang som følge af Storebæltsforbindelsen, og her er det altså ligegyldigt, om det er en bro eller tunnel. Der regnes med, at Ålborg får en nedgang på ca. 18 pct., Odense på ca. 46 pct. og Billund på ikke mindre end 49 pct. Det er altså fritidstrafik, det er noget mindre for erhvervstrafik.

Men det er sikkert fremgået af det, jeg indtil nu har sagt, at jeg er klar modstander af tunnelloøsningen.

Jeg skal til sidst forsøge kort at resumere. Det er helt klart, at tunnelloøsningen ville være en fordel for DSB, som hermed ville få monopol på befragtning af alt gods over Store Bælt. Det har de i øvrigt i forvejen nu med færgeforbindelsen, men DSBs indstilling kan jeg da godt forstå — den må bare ikke veje særlig med i overvejelserne. I øvrigt er jeg overbevist om, at selv med en smidig administration undgår man ikke reservations- og ophobningsvanskeligheder en gang imellem, hvis man da ikke vil investere med stor overkapacitet af tunnelen.

Endvidere er der betydelig større driftsudgifter ved en tunnel end ved en bro. Der vil endvidere helt sikkert blive besværligheder ved indpasningen af de forskellige trafikarter, når vi tænker på personbiler, persontog, busser, de store lastbiler med og uden anhænger og godstog. Det er endda blevet nævnt, at de store lastvognstog bliver nødt til at bestille tid fremover på samme måde som ved færgеоverfarten.

Så er der én ting, der heller ikke må glemmes, og det er, at en tunnel er mere sårbar

[Guldberg.]

for uheld. Vi ved jo også, at DSB for mange år siden var modstander af de to spor, at de ønskede fire spor, altså fordi de var bange for uheld.

Så er der en ting mere, og det er trafikulykker. De er ikke blevet nævnt, men de skal nævnes i denne forbindelse. Når nu de mange biler på samme måde som ved færgerne bliver smidt ud på vejen næsten på én gang, kommer de mange overhalingsulykker, som vi, der sidder i trafikudvalget, desværre har att for godt kendskab til. Nu er det på ingen måde for at spille flot, når jeg siger, at forrentningen efter min mening ikke spiller nogen som helst rolle. Begge projekter er jo klart rentable, og jeg er overbevist om, at alle bilister, jeg siger med vilje alle bilister, er mere end villige til at give et par kroner mere for at køre på en vejbro og derved spare ca. halvdelen af den tid, det ville tage at køre igennem tunnelen.

Det er jo i sig selv en meget, meget stor afgørelse, vi står over for, som skal holde på lidt længere sigt, og vi må vælge den løsning, som på det længere sigt er den mest fornuftige. Og vi er mange, der mener, at det må være en kombineret vej- og jernbaneforbindelse, altså 2 spor til jernbane og 6 spor til vejtrafikken.

Til allersidst kun dette — det mener jeg også skal med — at jeg er meget enig med arbejdsudvalget, når det til sidst skriver, at de økonomiske fordele ved en fast forbindelse generelt bliver undervurderet, fordi de kun bygger på de direkte fordele for trafikanterne og ikke så meget på de meget betydelige afledede samfundsøkonomiske fordele i øvrigt.

Ændringsforslagene, som er stillet af mindretallet, vil jeg altså meget anbefale at stemme imod.

Bilgrav-Nielsen: Jeg vil indledningsvis fortælle folketinget om, hvordan arbejdet er forløbet i folketingets trafikudvalg med de to sager, vi her behandler; så tror jeg; man vil få lidt indblik i, hvor stor en hast det

hele har haft. Det er noget, jeg beklager, for jeg mener, at det er to meget afgørende opgaver, meget afgørende problemsæt, vi står over for.

Vi havde første behandling af de to lovforslag den 30. januar i år. 3 måneder efter modtog vi de første besvarelser fra trafikministeriet. Derefter havde vi en måned til at arbejde med tingene i. Folketingets trafikudvalg har reelt haft én måned til at behandle Storebæltsproblemerne i. Saltholmproblemerne har jo været behandlet tidligere, men for Store Bælts vedkommende har der været én måned. Jeg synes, det skal nævnes, fordi man måske bedre kan forstå den diskussion, der nu og da har været også i pressen om behandlingen af disse sager, når man får denne redegørelse for udvalgets virksomhed. Jeg understreger, at det er besvarelsernes fremkomst til trafikudvalget, der er årsagen til, at vi kun har haft en måned til den reelle behandling.

Jeg vil godt sige her, at man kunne næsten få den fornemmelse, at ministeren ikke har været særlig interesseret i, at der skulle være god tid til at føre den diskussion, hverken i trafikudvalget eller i offentligheden, som jeg synes er væsentlig, når så store ting skal afgøres.

Det var også med meget møje og besvær, vi fik trafikministeren til inden anden behandling at aflevere til trafikudvalget en redegørelse for den aftale, han har indgået med den svenske regering om Øresundsregionens trafikproblemer. Ministeren var indstillet på, at vi kunne få den redegørelse, efter at vi havde taget stilling ved anden behandling. Den nåede frem, vi nåede at få et samråd om den, men heller ikke mere, på trods af at denne aftale nok indeholder adskilligt, som burde have været undersøgt og gennemdiskuteret langt mere grundigt, end tilfældet blev.

Jeg mener, der er en lang række af aftalens konsekvenser, som er uklare, og jeg synes ikke, at den redegørelse, som ministeren gav her i folketinget i går, bidrog til en yderligere afklaring. Det var jo som en di-

[Bilgrav-Nielsen.]

rekte følge af, at tre partier i trafikudvalget følte, at der ikke var givet ordentlig besked om tingene, at man bad om at få denne redegørelse her i folketingset, og man bad til lige om at få ministerens vurdering af, hvorvidt det var regeringens opfattelse, at der ville være økonomisk dækning for at gå i gang med de anlæg, som aftalen indeholdt. Henstillingen til ministeren om at komme med en redegørelse vedrørende det økonomiske, forbigik ministeren totalt. Der var ikke et ord i redegørelsen om de økonomiske konsekvenser af de milliardprojekter, som aftalen indeholder. Det må undre, synes jeg, og jeg kan allerede nu sige, at for det radikale venstre er det afgørende, når vi tager stilling til så store anlæg, at vi ved lidt om de økonomiske konsekvenser. Det gør vi ikke til dato om disse anlæg.

Jeg kan stille ministeren i udsigt, at vi vil bede ham om mellem anden og tredje behandling at give en afklaring, hvis ikke det sker allerede i dag, med hensyn til disse økonomiske konsekvenser af anlæggene.

Selve indholdet i aftalen med svenskerne er jo primært, hvordan Øresundsregionens trafikproblemer skal etableres. Det er primært en svensk tilkendegivelse af, at svenskerne fortsat står ved, at de vil bygge den faste KM-forbindelse. Aftalen indeholder også et afsnit om den nordlige forbindelse i HH-linjen, et tunnelanlæg for jernbanetrafik. Om dette anlæg er det oplyst for os i trafikudvalget, at vi ikke i folketingset kan påregne at få en økonomisk og trafikalt analyse lagt til grund for dette anlæg, før vi træffer principbeslutningen om anlægget, og principbeslutningen om anlægget vil være truffet, når folketingset til efteråret skal tage stilling til ratifikationen af den dansk-svenske aftale. Vi må fra radikal side forlange, at vi, før vi skal træffe denne principbeslutning, får et fyldigt materiale at vurdere HH-forbindelsen på, ellers kan vi ikke medvirke til en ratifikation, hvorved vi reelt bindes til en linje i HH. Vi har ikke vendt os imod denne linjeføring og dette anlæg, men vi har ikke fået klar besked om konsekvenserne af dette anlæg, og det er det, vi forlanger.

Det næste punkt, som vedrører aftalen med svenskerne, omfatter mærkværdigvis også et afsnit om Store Bælt. Man må jo

spørge sig selv: hvorfor skal man egentlig i en aftale med svenskerne om Øresundsregionen indblande spørgsmålet om Store Bælt? Hvad er årsagen? Årsagen kan vel kun være den, at det har været et svensk ønske, måske et svensk krav. Og jeg synes, det er berettiget at spørge ministeren, selv om vi også har berørt dette problem i udvalget: var det et svensk ønske, at Storebæltsproblemerne skulle behandles og medtages som en selvstændig artikel i aftalen, eller er det et dansk ønske? Og dernæst er det et svensk krav, at der etableres en fast vejforbindelse over Store Bælt? Har det været sådan, at svenskerne har sagt: vi står ved aftalen om at bygge KM-motorvejen, men så forlanger vi til gengæld, at der intet stop er for trafikken ved Store Bælt, at vi kan køre direkte over dér også?

Det er muligt, ministeren vil svare: hvis folketingset træffer en anden beslutning end den, regeringen har foreslået om motorvejsbroen, så skal aftalen genforhandles. Men det er ikke tilstrækkeligt for folketingset at få den besked. Vi må have en fornemmelse af, om det kan betyde, at forhandlingerne bryder sammen, at man ikke kan få en ny aftale. Vi forventer, at ministeren giver en sådan utvetydig redegørelse for, hvordan tingene forholder sig.

Et andet problem i forbindelse med de dansk-svenske aftaler knytter sig til udnyttelsen af en lufthavn på Saltholm. Der er et afsnit om luftrumssamarbejde, der er et afsnit om støjproblemer, og der er et afsnit om afgifter på den svenske bro over Øresund.

Først om afgifternes højde og fordeling på anlægget. Det er aftalt, at det skal koste en tredjedel af, hvad det koster at køre over hele strækningen, at køre fra Amager til Saltholm. Den danske lufthavnstrafik skal altså bidrage til anlægget ved at betale en tredjedel af, hvad det koster at køre hele vejen over. Der er ikke i aftalen opstillet noget regnestykke over, hvad det betyder for afgiftsniveauet. Der er blot nævnt en tredjedel. Hvis man skal vurdere aftalens indhold på dette punkt, må man vide lidt om, hvad det betyder. Hvor stort et antal trafikanter regner man med mellem Amager og Saltholm, og hvor stor en del vil disse trafikanter komme til at betale af anlægget, for det er jo igennem disse afgifter, at an-

[Bilgrav-Nielsen.]

lægget skal betales? Det er måske ligefrem sådan, at det er trafikanterne til og fra Saltholm, der skal betale størsteparten af den såkaldt svenske forbindelse. Jeg synes, det ville være rart at få noget at vide herom, for nu har der været sagt så meget rosende om svenskerne i denne forbindelse. Kunne vi ikke få helt afklaret, hvor meget svenskerne egentlig selv skal betale, og hvor meget den danske trafik skal betale til dette anlæg?

Støjproblemet i aftalen er nok så alvorligt. Vi har vidst længe, at man ikke uden videre kunne flytte en lufthavn fra Amager og over på Saltholm, uden at det ville give nogle støjmessige problemer. I hvert fald måtte man være klar over fra starten, at den omstændighed, at man ved at flytte lufthavnen til Saltholm skaber plads for en tre-, fire-, måske femdobling af trafikken på Københavns lufthavn, i sig selv må være med til at forøge problemerne omkring lufthavnen. Derfor er det klart, at der måtte indgås aftaler med svenskerne om dette problem, og så ser vi i aftalen, at der er trukket en streg ned igennem Øresund. Til denne streg, som hovedsagelig går uden for svensk landområde, må der støjes til et vist niveau, men ikke over dette aftalte niveau. Det er svært for folketingets trafikudvalg at vurdere, om man med den fremtidige trafikudvikling på lufthavnen vil kunne sikre, at disse grænser ikke overskrides, men det er fastlagt, at de ikke må overskrides. Så må man indrette sig derefter ved at begrænse flyvningen på lufthavnen, hvis det er nødvendigt, eller ved at flyve på en sådan måde, at det er andre områder end det svenske, der bliver belagt med støj.

Vi har nok forsømt en ting i de sidste dages hektiske arbejde i trafikudvalget, og det er at stille det konkrete spørgsmål til ministeren: kan vi få indtegnet en tilsvarende grænse for støjbelastningen til dansk side som den, der er indtegnet til svensk side? Hvor ligger den samme støjgrænse på dansk side? Jeg håber, vi kan få en afklaring af dette problem mellem anden og tredje behandling.

Jeg er overbevist om, at svenskerne er helt anderledes bekymrede for støjproblemerne, end vi har været her i Danmark, eller i hvert fald end det store flertal, som mener, lufthavnen skal bygges på Saltholm,

har været, og det er jo en udtrykkelig forudsætning i lovforslaget, at der ikke skal være begrænsninger i trafikken på lufthavnen. Det kan man godt forstå, for det ville jo være urimeligt at bruge så mange penge til at anlægge så stor en lufthavn, hvis man derefter skulle til at begrænse beflyvningen af den. Men det er ganske uklart, hvilke konsekvenser den håndfæstning, som svenskerne har pålagt os vedrørende støjproblemerne, vil have for støj på dansk område og for lufthavnens udnyttelse.

Det er fortsat sådan, på trods af at et stort flertal — det er nok blevet mindre, end det har været, det skal vise sig i dag eller ved tredje behandling, men dog et flertal — stadig mener, at denne sag vedrørende Saltholm er så afklaret, at der ikke er mere at diskutere — det er en klar fornemmelse, man sidder tilbage med også efter udvalgsbehandlingen — at der er en udvikling i gang i tingene, og jeg skal nævne et par ting, som, synes jeg, understreger, at man ikke må holde op med at vurdere tingene, og da slet ikke når der er tale om en så stor investering, som der her er tale om.

Der er f. eks. sket det i lufthavnen i Kastrup, at det baneanlæg, hvis beflyvning virkelig har været en belastning for beboerne omkring lufthavnsområdet, anvendes i stadig mindre omfang. Hvor vi for 3-4 år siden fik at vide, at 15 pct. af årets operationer i lufthavnen foregik på støjbanen, bane 12-30, så vi årene efter, at man gik ned til 10 pct., til 8 pct., og den sidste oplysning, vi har fået fra trafikministeriet, er, at man i 1972 kun har benyttet denne støjbane, som vi kalder den, i 4,3 pct. af årets operationer. Så er der anledning til, synes jeg, at spørge: ja men er der så overhovedet noget sidevindspøblem i lufthavnen? Kunne vi ikke simpelt hen om ikke nu så senere helt holde op med at beflyve denne støjbane eller i hvert fald indskrænke beflyvningen mest muligt og lade være med at spekulere på at bygge en parallelbane til denne støjbane? Hvis vi kan undgå dette problem med at skulle flyve på denne tværbane, har vi en helt anden situation i Kastrup, end vi har haft tidligere. Vi spurgte også udvalget, hvilke problemer man havde med sidevind på banerne i andre lufthavne, i Jylland f. eks., hvor man ikke har tværbaner, og vi fik at vide, at kun 1 pct. af årets flyvninger

[Bilgrav-Nielsen.]

måtte omdirigeres eller aflyses på grund af for hård tværvind.

Jeg synes, vi har fået understreget gennem dette, at det var rigtigt, hvad englænderne sagde til os, da vi så deres planer til en ny stor London-lufthavn. De sagde: vi vil ikke investere i et tværbaneanlæg. De fordele, vi får af det, står ikke i noget rimeligt forhold til investeringerne. Det undrede mange af os dengang. Vi spurgte straks, da vi kom hjem, og fik opgivet de 10-8-15 pct. her. Nu er det altså gået ned til 4,3 pct. Jeg synes, det stiller lufthavnen i Kastrup i et helt andet lys. I hvert fald er det vores opfattelse, at det bør danne baggrund for en nyvurdering af levetiden for lufthavnen i Kastrup.

En anden ting, som man også bliver nødt til at beskæftige sig med, er, om man ikke har en mulighed for i endnu højere grad at stimulere til at lade charterflyvningerne foregå fra andre lufthavne end Kastrup. Man må kunne aflaste Kastrup lufthavn på den måde.

Vi har også i udvalget stillet et par spørgsmål for at få afklaret, om vi ikke snart er nået til det punkt, hvor det ville være rimeligt i alt fald på en enkelt provinslufthavn at oprette udenrigsflyvning. Når vi stiller et sådant spørgsmål, regner vi med, at sagen bliver seriøst belyst, det er vi trods alt vant til. Derefter får vi en redegørelse af trafikministeren i udvalget om problemet, en redegørelse i streng fortrolighed, som bygger på oplysninger fra SAS, og som går ud på, at der efter SAS' opfattelse ikke er baggrund for at oprette udenrigsflyvning fra andre lufthavne end Kastrup. Det er utilfredsstillende for trafikudvalget og for folketinget, som har ansvaret for disse store trafikinvesteringer, at vi ikke kan få en klar og uvildig vurdering, gerne af trafikministeriets embedsmænd, af, hvordan dette forholder sig. Jeg har i hvert fald en fornemmelse af, at når man fra SAS' side ønsker, at dette materiale skal være fortroligt, er det, fordi det ikke tåler at komme for dagens lys, ikke tåler at blive kigget nærmere efter af andre sagkyndige.

Der er altså en række problemer, som man ikke vil ind på en diskussion om, og som vi ikke i trafikudvalget kan få en virkelig seriøs debat om og vurdering af. Man

henholder sig til, at denne sag er afklaret, og vi fik det jo også klart demonstreret her af hr. Guldborg, der gav udtryk for, at vi for længst har truffet denne aftale om, at lufthavnen skal flyttes til Saltholm. Jeg tror, at hr. Guldborg, og hvem der ellers har denne opfattelse, må konstatere, at afstemningen ved tredje behandling vil vise, at der er et stærkt stigende antal medlemmer, som ikke vil være med til dette lufthavnsbyggeri på det nuværende grundlag.

En anden ting, der også skal nævnes i denne forbindelse, er, om man ikke nu, da der er givet svensk tilsagn om at bygge KM-forbindelsen og dermed et tunnelanlæg fra Amager til Saltholm, burde overveje, om man ikke stod sig ved at vente med anlæggets påbegyndelse på Saltholm, til denne tunnel er etableret. Det er jo sådan, at man er nødt til at starte anlægsarbejdet på Saltholm med at anlægge 2 anlægshavne, én på Saltholm og én på Amager, hvorimellem man skal sejle med byggematerialer og andre ting, fordi man ikke har nogen anden forbindelse over til Saltholm. Der kunne formentlig spares adskillige hundrede millioner kroner, hvis man ville vente, til tunnelanlægget var etableret, så man kunne benytte dette. Det er heller ikke en sag, man kan få en særlig dybtgående vurdering af. Tingene skal igennem på den tid, der nu er tilbage, på trods af at vi, uanset om man er tilhænger eller modstander af anlægget, har et helt år at diskutere tingene i. Det er jo besluttet, at der ikke skal afholdes udgifter til Saltholm og Store Bælt i det finansår, vi just er begyndt på.

Dernæst vil jeg godt sige, at vi har selvfølgelig deltaget i diskussionen om Saltholm i håb om at få disse ting afklaret, men vi må i dag konstatere, at det kan vi ikke. Vi må af den grund i gruppen vende os imod dette anlæg. Jeg kan sige, at vi er indstillet på, hvis det lykkelige skulle ske, at lovforslaget bliver stemt ned ved tredje behandling, at stille forslag om, at stoploven i Kastrup bliver ophævet. Det er jo en del af lovforslaget. Bliver lovforslaget stemt ned, vil vi stille selvstændigt forslag på dette område.

Det andet problem i debatten her er problemet på Store Bælt. Jeg gjorde udtrykkelig opmærksom på, da vi havde første behandling, at for os var det helt klart, at vi ikke ville være med til noget så hasarderet

[Bilgrav-Nielsen.]

som at sætte to så store anlægsarbejder i gang på én gang, og jeg gjorde opmærksom på, at vi betragtede Storebæltsløsningen som den mest presserende. Men dermed har vi ikke sagt noget som helst om, hvornår vi mener samfundet har råd til at gå i gang med selve dette anlæg. Vi har ikke i øjeblikket fra trafikministeren nogen som helst vurdering af, om vi har mulighed for at klare opgaverne. Ministeren har en enkelt gang i trafikudvalget henvist til, at de to anlæg her kun lagde beslag på 12 pct. af de samlede trafikinvesteringer frem til 1985, som de var opstillet i perspektivplanen. Det er nok tænkeligt, jeg har ikke regnet det efter. Men nu er det jo sådan med perspektivplanen, at den skulle nødvendigvis bruges som en arbejdsplan for, hvad vi skal lave i samfundet, hvad vi skal bygge, hvad vi skal gå i gang med af offentlige arbejder. Perspektivplanen var vel nærmest et skræmmebillede, der viste, hvad der ville ske, hvis vi fortsatte uden at ændre målsætningen. Ikke desto mindre trøster ministeren sig med, at det kun er 12 pct. af de trafikinvesteringer, som er indeholdt i denne plan, vi her taler om. Nu hvor tingene er mere afklaret, hvor der er kommet, det skal siges, en mere fornuftig og realistisk holdning til motorvejsplanerne f. eks. i Københavnsområdet, og efter at vi nu kender de svenske ønsker om at etalbere KM, må vi forlange, at trafikministeren og regeringen for folketingset opstiller en ganske klar plan for, hvordan disse udgifter vil hvile på budgetterne i de kommende år. Det er ikke nok, at man bare med en håndbevægelse siger, at det er jo kun 12 pct. af trafikinvesteringerne.

Om Store Bælt i øvrigt vil jeg anføre, at jeg på vel nok den ene halvdel af den radikale gruppes vegne kan anbefale, at vi, når det er godtgjort, at vi har økonomisk mulighed derfor, bygger broen, og jeg vil gerne argumentere for dette, idet hr. Skovmand senere vil forsvare det andet standpunkt.

Det er vores opfattelse, at broforbindelsen er det eneste naturlige anlæg til at binde det motorvejsnet sammen, som vi har anlagt over Sjælland, op gennem i hvert fald en del af Jylland og for en dels vedkommende også over Fyn. Det er en klar fortsættelse af dette planlægningsarbejde og motorvejsbyggeri, at vi bygger en broforbindelse over

Store Bælt, og jeg synes nok, at den argumentation, man har ført frem fra tunneltilhængernes side om, at man skal favorisere den kollektive trafik og derfor satse på tunnelen, forstår jeg slet ikke. Jeg er tilhænger af, at vi stimulerer den kollektive trafik, og derfor kan jeg ikke acceptere, at der skal puttes biler over på jernbanesporene. Det er givet, at skal der foregå biltransporter på jernbanenettet på de to spor, vil det være med til at gribe afgørende ind i DSBs dispositioner for banenettet, det kan vist ikke bortforklares.

Dernæst synes jeg, at den tale, der har været om, hvor fordelagtigt det økonomisk ville være at gå i gang med tunnelen, er lidt letbenet, og jeg må sige, at hvad angår letbenethed, så fører til i dag civilingeniør Preben Wistisen fra Frederikshavn med et godt forspring fulgt af den såkaldte vismand hr. Ølgaard, som uden videre konstaterer, at der er 1 milliard kr. forskel i prisen på de to anlæg.

Jeg går ud fra, at to herrer med en så god baggrund for at vurdere den slags ting ikke uden videre kan se bort fra den udgift, der skal afholdes på det rullende materiel i et tunnelanlæg. Det har de helt set bort fra, det betyder ingenting, og de ser helt bort fra, at de ved at sige, at det ene anlæg koster 3 milliarder kr. og det andet 2 milliarder kr., sammenligner to anlæg, som har vidt forskellig kapacitet. Det synes jeg ikke er en rimelig måde at diskutere på, da slet ikke når man bærer det meget forpligtende tilnavn vismand.

Hr. Wistisen var der i søndags et større interview med i Aarhus Stiftstidende, og jeg vil gerne henvise til et par af de bemærkninger, der her er faldet, fordi jeg tror, de er kendetegnende for tunneltilhængerne, de har nogenlunde den samme opfattelse som den, hr. Wistisen giver udtryk for.

Han konstaterer for det første, at der er en forskel på 1 milliard kr., og dernæst, at det nok vil være forbundet med store gener at køre på en Storebæltbro så højt over vandet, navnlig i stormvejr, og at det er ret sandsynligt, at der på et eller andet tidspunkt er et stort skib, der løber imod en af pillerne, og så kan det gå vældig galt.

Det siger den herre, som vel er fadder til Samsøforbindelsen. Man ved, at der også skal bygges en bro fra Sjælland til Samsø, og

[Bilgrav-Nielsen.]

man ved, hvis man kender en lille smule til dansk geografi, at de samme skibe, som skal under højbroen over Store Bælt, også skal under højbroen til Samsø, at præcis de samme problemer altså kan opstå ved denne forbindelse. Men det er argumentationsniveauet.

Jeg synes, det er væsentligt at holde fast ved, at det nok er sådan, at de, der i dag argumenterer for tunnelløsningen på Store Bælt, gør det, fordi de hellere vil have noget helt andet, nemlig en forbindelse over Samsø. Men da de realistisk må erkende, at det er på Store Bælt, vi har problemet i dag, vil de gå ind for tunnelen for at sikre sig, at de så får vejforbindelsen over Samsø.

Hvad er så det økonomiske resultat, man kommer til, når man skal vælge imellem jernbaneforbindelse og vejforbindelse over Store Bælt og jernbaneforbindelse over Store Bælt plus firsporet motorvejsforbindelse over Samsø? Hvad er det økonomiske regnestykke, når de to ting, som er virkelige alternativer, stilles op over for hinanden? Det økonomiske regnestykke er det, at den kombinerede Store Bæltsforbindelse, som regeringen har foreslået, koster ca. 3 milliarder kr. Samsøtilhængernes alternativ er altså tunnelen under Storebælt, som koster 2 milliarder kr., og så en motorvejsforbindelse over Samsø, som koster 3,1 milliard kr., plus et ekstra motorvejsanlæg, som skal til på jysk side, fordi det jyske motorvejsnet slet ikke er anlagt med henblik på, at biltrafikken skal gå over Samsø; det anslås til 500 mill. kr. Det vil altså sige et Storebæltsprojekt til 3 milliarder kr. eller en Storebælts-tunnel og et Samsøprojekt til sammenlagt 5,6 milliarder kr. Det er de to alternativer, man står over for, og jeg synes lige så godt, man kan trække dem frem. Det skal siges til hr. Wistisens ros, at han ganske tydeligt har givet udtryk for, hvad han ønsker, og det synes jeg også at tilhængerne af tunnelløsningen her skulle vedstå.

Man har sagt, at dette med tunnelanlæg er fremtiden, og det med broanlæg må jo så være fortiden. Nu er det sådan, at vi kender godt disse biltogsanlæg fra Alperne. Der er, så vidt jeg husker Jespersen-rapporten, fire anlæg i gang i øjeblikket, og der er det interessante ved det, at dér, hvor der nu er opstået kapacitetsmæssige problemer, udvider

man ikke disse tunnelanlæg, men man laver nye tunnelanlæg specielt beregnet for biltransporten, altså biltunnelanlæg, ikke med jernbanetransport. Det vil altså sige, at her, hvor man har erfaringer at bygge videre på, er man nået dertil, at når kapaciteten er opbrugt, øger man ikke biltogskapaciteten, man forlader denne form og går over til udelukkende at bruge dette anlæg til jernbanetransporter. Jeg synes, det siger lidt om, at biltogstransport i tunnel ikke er fremtid, men netop fortid. Jeg tror, man bliver nødt til at indse, at selv om der i første fase er den forskel på ikke 1 milliard kr., men måske 500.000.000 kr., når man sammenligner de to anlæg med samme kapacitet på Store Bælt, vil det i det lange løb være det rigtige at satse på den faste forbindelse som foreslået af regeringen.

Men jeg vil gerne understrege, at i den radikale gruppe er vi langt fra overbevist om, at det er tiden nu at gå i gang med disse anlæg. Vi er overbevist om, at vi flere år endnu på tilfredsstillende måde vil kunne klare os med færgetrafikken over Store Bælt. Vi kan i hvert fald ikke deltage i en beslutning om disse anlæg, uden at vi får en klar fornemmelse af, hvor vi er henne rent økonomisk. Der er vist ingen her i folketings salen, som er i tvivl om, at vi i løbet af ganske kort tid og vel allerede til efteråret bliver nødt til at gå ind i en ny diskussion om de offentlige udgifter med henblik på at finde begrænsninger, og hvis vi da bliver nødt til, selv om vi ikke er glade for det, at finde begrænsninger på det sociale område og på uddannelsesområdet, så har det ingen mening, at vi kort forinden har lagt os fast på, at disse store trafikinvesteringer skal gennemføres.

Jeg understreger, at vi lægger megen vægt på, at vi mellem anden og tredje behandling får en klar tilkendegivelse fra ministeren af, hvordan han mener at vi samfundsøkonomisk, investeringsmæssigt, har mulighed for at klare disse udgifter. Det er dette oplæg fra ministeren, der vil være afgørende for, hvordan vi vil forholde os ved tredje behandling.

Arne Larsen: De to lovforslag, som vi i dag behandler, fik ved første behandling en forholdsvis velvillig modtagelse. Jeg tror, vi har lov til til trods for hr. Bilgrav-Nielsens

[Arne Larsen.]

påstande at sige, at vi har haft et ret grundigt og sagligt udvalgsarbejde, og at vi på basis af dette nu har fået trukket standpunkterne klarere op, hvilket giver sig udtryk i den betænkning, som er udarbejdet.

Til hr. Bilgrav-Nielsens kritik af udvalgsarbejdet vil jeg dog have lov at anføre, at hr. Bilgrav-Nielsen selv så tidligt som i 1968-69 var medlem af det såkaldte storlufthavnsudvalg, hvor vi gennempløjede problemerne fra A til Z. Vi har gjort det hen ad vejen i snart 3-4 år: Ved behandlingen her i folketinget i 1969, da vi traf principbeslutningen om at udflytte Kastrup lufthavn til Saltholm, og senere da vi i samme forbindelse behandlede lovforslaget om anlægsstopet i Kastrup lufthavn. Der har da gennem alle disse år været dynget masser af materiale på bordet, som grundigt har forklaret os fordele og ulemper. Det er derfor helt urimeligt at stå op i dag og sige, at sagerne ikke er grundigt belyst, for det er de.

Med hensyn til spørgsmålet om at etablere en fast forbindelse over Store Bælt er der jo her i tinget en meget bred tilslutning hertil. Bogstavelig talt alle partier og medlemmer går ind for en fast forbindelse, selv om der vel stadig væk er dem, der sætter et spørgsmålstejn ved nødvendigheden heraf. Der er jo stadig væk dem, der stiller det spørgsmål, om vi egentlig ikke endnu i mange år kan klare os med det udmærkede færagesystem, som vi har på Store Bælt, og om ikke det kapacitetsmæssigt sagtens kan følge med udviklingen endnu i mange år. Jeg tror da også, at vi såmænd godt frem til århundredskiftet kunne klare os med et udbygget færagesystem, men man har jo ført en heftig agitation for, at vore landsdele skulle nittes sammen, og imod en toldmur ned gennem Store Bælt osv. osv., og man må jo bøje sig for den politiske kendsgerning, at der er et stort flertal for, at vi nu inden for 10-12 år får etableret en fast forbindelse over Store Bælt. Men mange vil vel stadig væk stille det spørgsmål, som jeg også forstod hr. Bilgrav-Nielsen gjorde, om det egentlig hastede så stærkt, om vi ikke som sagt kunne klare os adskillige år fremover. Men det er lige så rigtigt, at samfundsøkonomisk er en fast forbindelse en gevinst. Den giver kortere rejsetid og mulighed for billigere transport, og det er noget, som ve-

jer tungt, når man skal gøre plusserne og minusserne op.

Jeg hører imidlertid til det mindretal, som mener, at den faste forbindelse over Store Bælt kan klares på en anden og en mere tidssvarende måde end den, der er lagt op til i lovforslaget. Vi har fået et meget digert værk, nemlig rapporten fra det tekniske udvalg, og her har der været udført et meget grundigt stykke arbejde.

Til alle dem, der er så varme brotilhængere, vil jeg lige bemærke, at konklusionen af dette tekniske udvalgs arbejde er, at den første faste forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark bør anlægges over Store Bælt, at en fast Storebæltsforbindelse bør anlægges, så hurtigt det er teknisk muligt, og at det bør være en 2-sporet jernbanetunnel og en lavbro til afvikling dels af almindelig jernbanetraffic, dels af biltraffic, med dertil særligt indrettet rullende materiel og terminalanlæg.

Udvalget har herved lagt hovedvægten på, at den anbefalede løsning må anses for at være den samfundsøkonomisk mest rentable, og udvalget skal herudover henlede opmærksomheden på, at den anbefalede løsning er den mindst kapitalkrævende og således i anlægsperioden vil give den mindste belastning af den samfundsøkonomiske balance.

Ved en biltogsforbindelse holdes endvidere flere muligheder åbne for trafikudbygningen omkring år 2000. Ingen kan i dag med rimelig sikkerhed sige noget om trafikintensiteten om 30-40 år, og biltogsforbindelsens fleksibilitet er derfor en fordel. Jeg synes, det er vægtige ord, der siges af Jespersen-udvalget, og jeg mener ikke, det er helt nemt at sidde dem overhørig. Det er blevet fremhævet, at tunneløsningen er godt 1 milliard kr. billigere, så alene af den grund skulle man vælge dette anlæg. Teknisk set er det også det mest fremsynede. Alle andre steder i verden, hvor man har de samme problemer som vi, drømmer man ikke om at bygge store broer, man vælger tunnelanlæg. Kanalprojektet mellem England og Frankrig er jo et typisk eksempel herpå. I Japan og i Amerika bygger man store tunnelanlæg af lignende dimensioner. Det er den tekniske udvikling, som vi ser alle andre steder. Men vi holder stædigt på gamle traditioner. Broer er smukke, og man

[Arne Larsen.]

ser ikke tunnelerne. Men spørgsmålet er, om tunneler alligevel ikke er det rigtige.

Jeg tror, det var hr. Holmberg og også andre, som sagde, at dette tunnelanlæg har ikke den samme kapacitet som den kombinerede vej- og jernbanebro. Ja men det passer jo ikke. Tunnelanlægget kan jo klare ca. 18 biltog i timen; for hvert 2½ minut kan man sende et tog gennem røret. Det kan altså tage 18 biltog og 6 andre gods- og persontog, og det er rigeligt til dækning af behovet. 18 biltog i timen a mindst 300 biler giver 5.400 biler transporteret igennem dette rør i timen. Motorvejsanlægget over broen har akkurat den samme kapacitet. Hvorfor så bruge 1 milliard kr. mere til et anlæg, som ikke har større kapacitet end tunnelanlægget?

Man påstår — og henviser her til rapporten — at i 1995 vil anlæggets kapacitet være udnyttet. Jeg tror ikke herpå, fordi man ikke har haft muligheder for i Jespersenudvalget at tage de nyeste ting med, f. eks. den byggeteknik, som man arbejder med i Kanalprojektet. Om 1 år eller 1½ år står det sikkert helt klart for englænderne og franskmændene, hvordan dette anlæg teknisk skal udformes, og jeg tror, at der er megen lærdom at hente hos de ingeniører, som forbedrer dette anlæg. Jeg tror altså, at tunnelanlægget er fremtiden. Det vil som sagt også medføre mindre samfundsøkonomiske omkostninger. Det betyder efter min opfattelse billigere takster, større rentabilitet og større trafikikkerhed. En vejbro, der svæver 65 m over havet udsat for vind og vejrlig, er det ikke givet at man til enhver tid er i stand til at passere.

Spørgsmålet må altså være: vil man hellere bevæge sig i et tunnelrør 65 m over vandoverfladen eller i et bilfærgeanlæg under vandet? Det med den smukke udsigt hører ingen steder hjemme, idet broen må være forsynet med sidevindskærme af temmelig stor højde, så udsigt bliver der ikke meget af.

I 1995, siger man, vil kapaciteten være udnyttet. Jeg vil påstå, at vi teknisk kan lave det endnu bedre end foreslået i Jespersen-rapporten. Men hvem siger, at vi i 1995 eller år 2000 skal kombinere tunnelanlægget under Store Bælt med en vejbro eller et nyt rør? Hvorfor skulle vi ikke til den tid tage

alvorligt under overvejelse at skabe en ny forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark? Så tror jeg netop at tiden er inde til, at vi alvorligt overvejer en Samsølinje, og så er det klart, at så vil kapacitetsproblemet overhovedet ikke opstå på Store Bælt. Det er sikkert rigtigt, som der også står i rapporten, at ved takstfri overfart vil der i 1990 være behov for overførelse af 27.000 biler i Samsølinjen og 24.000 biler i Storebæltslinjen.

Endelig kan jeg heller ikke forestille mig, at vi i adskillige snese år kan forhindre, at der bliver bygget en bro over Fehmarnsund. En stor del af transittrafikken fra Skandinavien til kontinentet vil sandsynligvis søge andre veje end over Store Bælt, måske over en bro over Østersøen. Det er ikke udelukket, og derfor tror jeg, at det vil være klogere og mere forudseende at satse på et tunnelanlæg, det tror jeg vil gavne os i alle henseender.

Meget mere skal jeg ikke sige om Storebæltsanlægget. Også i mit parti er der tilhængere af et tunnelanlæg, heldigvis, og der er også dem, der er tilhængere af en broforbindelse, men jeg appellerer til folketinget om at støtte mindretallets forslag om et tunnelanlæg.

Så er der problemet med Saltholm lufthavn. Her har der jo manifesteret sig en modstand mod udflytningen fra Kastrup til Saltholm inden for en nærmere fastsat tid. Ja, der er vel dem, der betvivler, at det overhovedet er nødvendigt at flytte. Jeg synes, at den sag har været behandlet så grundigt også i forbindelse med tidligere beslutninger, vi har taget her i folketinget, at der ikke kan herske tvivl om, at det er nødvendigt, at vi omkring 1985 har en ny lufthavn på Saltholm. Vi ved, at det ikke er muligt at overleve i Kastrup, og at mulighederne er fuldt udnyttet i 1985, hvorfor vi må have en anden løsning. Selvfølgelig kan der godt findes en løsning på Amager, det skal jeg indrømme. Vi kan jo fortsætte med udvidelsen af Kastrup lufthavn og inddrage det meste af det sydlige Amager, men set ud fra miljømæssige og rekreative synspunkter tror jeg ikke, at det er forsvarligt. Men hvis man vil belægge det halve af Amager med beton, kan vi selvfølgelig blive i Kastrup.

Vi har Saltholm, og vi har store muligheder for at udnytte denne ø på en god måde

[Arne Larsen.]

til fordel for Danmark, til fordel for Skandinavien. Man kan selvfølgelig sige: herregud, vi vil ikke have alt det besvær, lad svenskerne tage det, lad tyskerne tage det. Men som også hr. Guldberg var inde på, har vi her en indtjeningsmulighed af store dimensioner, og det vil efter min opfattelse være meget, meget forkert, hvis vi undlader at udnytte disse muligheder.

Derfor er vi i mit parti i meget stor udstrækning tilhængere af, at vi bygger den nye storlufthavn på Saltholm. Det er godt nok en stor investering, men det er en investering, som kan betale sig, og som vil give en god forrentning. Det er også nødvendigt, at vi får en hurtig afklaring af dette spørgsmål, for vi har jo planlægningsproblemer på Amager, vejproblemer og byudviklingsproblemer. Det er derfor klart, at spørgsmålet trænger sig på til en snarlig afgørelse.

Den svenske regering har i udkastet til overenskomst med den danske regering om Øresundsforbindelserne tilkendegivet, at man ville bygge den faste forbindelse i KM-linjen, og heri indgår også den faste forbindelse mellem Amager og Saltholm. Fra svensk side er man altså indstillet på, at det tunnelanlæg, som her skal bygges, udmærket kan betjene både Saltholm lufthavn og Sverigesforbindelsen. Det synes jeg er en udmærket og lykkelig løsning, så kan spørgsmålet om en Dragør-Saltholm-forbindelse udskydes i adskillige år endnu og måske slet ikke blive aktuelt.

Men der er en anden ting i det samme udkast til overenskomst. Man siger, at hvis Danmark ønsker i samme tunnelrør eller i forbindelse med tunnelanlægget at anlægge en togforbindelse eller S-baneforbindelse til Saltholm, så skal vi sige til inden 1. juli 1975, idet man så vil projektere et sådant anlæg, men så skal vi betale meromkostningerne herved. Det har jeg talt for før, fordi jeg er klar over, at tilbringerproblemet bliver meget stort. I 1985 beregnes det at der skal ekspederes 20 mill. passagerer i vores lufthavn, og det tal vil fordobles inden for

det næste tiår, så der er et meget, meget stort problem med hensyn til tilbringersystemet til vores kommende storlufthavn. Derfor tror jeg, at man allerede fra starten skal satse på at kombinere dette tunnelanlæg med en jernbaneforbindelse, ydermere da vi har nogle meget store trafikale problemer her i Københavnsområdet og vi for mange år siden faktisk burde have løst Amagers trafikproblemer. Vi har broerne over havnen, men vi ved, at der til tider er meget, meget store problemer med at klare trafikken, som stiger år for år, hvorfor et S-baneanlæg fra de centrale dele af København og over Amager og videre til Saltholm ville være en ret ideel løsning, som jeg tror man skulle overveje i forbindelse med udbygningen af Saltholm lufthavn. Hermed ville vi kunne tilgodese også Amagers trafikforsyning, og det synes jeg ville være en ganske god ting.

Ud fra økonomiske grunde vil det altså være rimeligt, at vi satses på storlufthavnsanlægget på Saltholm, og vi bør efter min mening ikke tøve. Der har været rejst en masse indvendinger, og hr. Bilgrav-Nielsen mente, at han kunne spare 150 mill. kr., eller var det flere, ved at vente med at anlægge Saltholm, indtil tunnelanlægget var færdigt. Nu skal man jo, inden man bygger tunnelanlægget, have inddæmnet Saltholm og gjort den klar til at modtage bygninger, anlæg osv., så jeg tror nu ikke, det er nogen helt rigtig teknisk løsning, hr. Bilgrav-Nielsen foreslår. Jeg tror, at de nævnte arbejdspladser er nødvendige under alle omstændigheder. Men selvfølgelig, kan vi spare nogle penge ved nogle geniale ideer, så bør vi selvfølgelig gøre det.

Der er også snakket en del om støjproblemet. Jeg tror, at der i den overenskomst, der er afsluttet mellem Danmark og Sverige både om luftrumsproblemet, om sikkerhedsproblemet og om støjproblemet, har man nået et fornuftigt grundlag. Så vidt jeg forstår, er der ikke større indvendinger fra svensk side mod det anlæg, som vi laver på Saltholm. Der er fra dansk side taget et vist

[Arne Larsen.]

hensyn til banernes retninger, og på den måde har man skånet svensk område mest muligt. De støjgener, som Københavnsområdet udsættes for, bliver jo minimale i forhold til dem, vi har i øjeblikket i Kastrup. Så både set ud fra et dansk og ud fra et svensk synspunkt er Saltholmsproblematikken i forbindelse med støjen rigtig.

Den overenskomst, som der er lagt op til mellem Danmark og Sverige, indeholder også en fast forbindelse i HH-linjen, og jeg er meget tilfreds med, at man er nået så langt i disse forhandlinger. Jeg tror, det vil være en stor økonomisk gevinst for vort land, hvis vi hurtigst muligt får etableret en fast forbindelse i form af en tunnel mellem Helsingør og Hålsingborg. Herved får vi mulighed for at ekspedere den nordiske transittrafik til kontinentet på en hurtig og smertefri måde, og vi vil få gode indtægter herved. Også dette anlæg vil have en høj rentabilitet.

Stort set er også jeg tilfreds med det udkast til overenskomst, som er udarbejdet, men vi vender jo nok tilbage til behandlingen heraf. Man kunne måske stille det spørgsmål: hvorfor skal svenskerne alene finansiere KM-linjen. Jeg går ud fra, at pengene skal lånes på det internationale lånemarked, hvor Danmark vel er en lige så værdig låntager som Sverige, og vi ville måske få større indflydelse på takstpolitikken, hvis vi påtog os en del af de økonomiske forpligtelser. Men det er jo ting, som vi senere kan tage op og drøfte.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget om en fast forbindelse over Store Bælt med det ændringsforslag, som et mindretal har stillet, og lovforslaget om Kastrup lufthavns udflytning til Saltholm.

Knud Damgaard: Det er unægtelig store sager at have på dagsordenen på et tidspunkt, hvor hjemrejse længslen bliver stærkere og stærkere. Det burde vel være omkring Saltholm, at opmærksomheden samlede sig, da det i enhver henseende forekommer at være den vigtigste af de ting, vi taler om. Men nu er der en vis sammenhæng i disse store trafikinvesteringer, og derfor er debatten om formen for den faste forbindelse over Store Bælt blevet det, der tiltrækker sig opmærksomheden.

Det er en interessant debat, der føres omkring denne sag, og den har også en nok så usædvanlig karakter. Årsagen er vel blandt andet, at hovedvægten i den argumentation, der anføres for den kombinerede vej- og jernbanebro, er lagt på en negativ vurdering af en enkelt detalje i ændringsforslagene. Det fremgår af det afsnit i betænkningen, hvor man siger, at biltogsløsningen må anses for mere sårbar i situationer, hvor der opstår teknisk svigt i det rullende materiel, i sikringsanlæg eller i andre faste anlæg. Det fremgår af bemærkningerne om, at det i brede kredse vil synes mindre forståeligt, om der udføres en fast forbindelse over Bæltet uden direkte adgang for biltrafik. Det forekommer virkelig at være et endog usædvanlig svagt argument i et så vigtigt anliggende, som en fast forbindelse over Store Bælt er.

Jeg er overbevist om, at selv neutrale iagttagere vil give mig ret i, at der er betydelig mere bund i den argumentation, som er fremført af tilhængere af en tunnelloøsning. Det er dog ikke mindretallets egen for tjeneste, det skyldes nemlig i det væsentlige, at tilhængerne af tunnelloøsningen baserer deres argumenter på de tanker og konklusioner, som alle, og der er vist grund til at understrege alle, sagkyndige, tekniske som økonomiske, er nået frem til.

Tilhængere af broforbindelsen har dog nok ret i, at mange mennesker her i landet er tilbøjelige til at falde for den traditionelle løsning. Man vil gerne kunne køre over vandet for at nyde udsigten. Men som allerede sagt vil en bro med de højder kræve en så kraftig læafskærmning, at der ikke bliver nogen udsigt. Jeg er overbevist om, at hvis en Storm Petersen med sin barokke form for humor skulle have illustreret denne situation, ville han have lavet en af sine berømte tegninger med en tunnel over Bæltet, som var sat på stylder.

Det er min opfattelse, at det store flertal af landets befolkning vil erkende, at det på et tidspunkt, da vores samlede bestræbelser går ud på at mindske de offentlige udgifter, ikke kan være og ikke er ligegyldigt, om en fast forbindelse koster 1,2 milliard kr. mere eller mindre. Og dog, hvis det var sådan, at en fast vej- og jernbanebro kunne dokumenteres at være den rigtige afgørelse, ville jeg ikke have følt det rimeligt alene af

[Knud Damgaard.]

økonomiske grunde at vælge den billigste løsning. Men er det tilfældet? Spørgsmålet kan besvares med et klart nej. Der hersker nemlig stor usikkerhed om de prognoser, der kan opstilles for trafikudviklingen for tiden frem til omkring århundredskiftet. Ingen kan med rimelig sikkerhed sige noget bestemt om trafikintensiteten om 30 år, og der er væsentlige usikkerhedsmomenter med hensyn til, hvordan trafikens sammensætning vil eller skal være i fremtiden. Hvorledes vil f. eks. de bekymringer, man gør sig om oliesituationen, påvirke trafikmønsteret? Fortsat forøgelse af industriudviklingen i vor del af verden kombineret med en øget udvikling af industri i udviklingslandene samt koncentrationen af de største olievarer i et enkelt geografisk område kan samlet påvirke både det antal år, oliereserverne rækker til, de priser, hvortil den vil blive forhandlet, og dermed lige så klart de formål, hvortil vi har mulighed for og råd til at anvende den i fremtiden. Det kan derfor med stor sikkerhed siges, at vor del af verden af miljø- og ressourcemæssige grunde i øget udstrækning nødvendigvis må satse på den kollektive trafik. Det vil derfor være forkert ved valg af den faste forbindelse at fastslå mulighederne for trafikudbygningen til omkring århundredskiftet, men vi vil i virkeligheden fastslå os til den nuværende trafiksammensætning, hvis vi vælger broløsningen.

Dertil kommer, at det for længst er fastslået, at tunnelloøsningen er den samfundsøkonomisk mest rentable. Den er den mindst kapitalkrævende, hvorfor den også i anlægsperioden er til mindst belastning for den samfundsøkonomiske balance.

Et af argumenterne, som har været fremført imod denne løsning, er, at dens maksimale kapacitet skulle være nået allerede i 1995, og der er i den forbindelse henvist til betænkning nr. 508 af 1968. Der kan anføres flere synspunkter om dette. Det afhænger for det første af den takstpolitik, man vil anlægge, men for det andet er det i virkeligheden i langt højere grad betinget af det tekniske signal- og sikkerhedsudstyr, som vil blive indbygget i tunnelloøsningen. Den maksimale kapacitet, som er anført i Jespersen-rapporten, er baseret på en toghyppighed med intervaller på 2½ minut. I de be-

regninger, der er kommet frem om den engelsk-franske tunnel under Kanalen, fastslås det, at man kan køre med endnu kortere intervaller, og at man er indstillet på at indrette signal- og sikringssystemerne derefter fra starten. Hvis disse beregninger holder, og der er næppe grund til at tro andet, vil den maksimale kapacitet, selv om trafiksammensætningen skulle være uberørt af forsøg på at lede trafikken i en kollektiv retning, først blive nået på et meget senere tidspunkt end angivet i Jespersen-rapporten.

Sikkerhedsprincipper har også været omtalt i denne forbindelse. Der er ikke tvivl om, at en togtrafik, som vil kunne styres helt og aldeles af et moderne computerudstyr, giver den maksimale sikkerhed, som overhovedet kan opnås. Over for det står den usikkerhed, der knytter sig til en broskæbne i et stærkt befærdet internationalt farvand, hvor store tankskibe ved frontale sammenstød vil kunne forårsage betydelige ulykker med alvorlige trafikstandsninger på broen. Rapporter fra Chesapeake Bridge ved indsejlingen til Baltimore, som vi bl. a. har hørt om med eksempler fra det engelske miljøministerium, taler i den forbindelse for sig selv. Det har i England været et fremherskende argument for valget af tunnelloøsningen under Kanalen. Jeg er overbevist om, at de kollisionsteorier, der fremsættes andre steder, meget, meget stærkt overgår den beskedne kollisionstrussel, som hr. Stæhr Johansen nævnte med u-båden, som kunne støde på tunnelanlægget. Det er vist usædvanligt, at u-bådene går så tæt på havbunden, som der i dette tilfælde måtte være tale om.

De folk, der siger, at der stadig væk vil være tidsmæssige gener forbundet med en tunnelloøsning, glemmer, at der stort set ingen forskel bliver på den tid, det tager at køre over en bro, og den tid, det tager at vente på, blive kørt om bord i og med bil blive transporteret i tog gennem tunnelen og køre fra toget igen på den anden side. I Jespersen-rapporten er der ganske vist anført en tidsforskel på 5-10 minutter for henholdsvis person- og lastvogne, men dette forudsætter, at man kan opretholde fri hastighed på broen. Det er betinget af, at man kan opretholde en gennemsnitshastighed på 90 km, hvilket vel i praksis normalt svarer til en 110-115 km i timen, hvad man nok

[Knud Damgaard.]

ikke kan regne med at gøre over en bro. Der må hastighedsbegrænsning til, og så bliver der stort set ingen tidsforskel på de to systemer.

På grund af den tekniske udvikling og den hastighed, hvormed denne sker, er det på en lang række områder nødvendigt at vente med de endegyldige løsninger. Det er klart, at den usikkerhed, som sådanne forhold fører med sig, i særlig grad må præge de afgørelser, som omfatter de meget store og meget kostbare investeringer. Tunnelløsningen tager højde for en sådan udvikling. Vi sikrer os imod en fastlåsning af den konkrete trafiksammenstilling. Vi opnår den fleksibilitet i forhold til fremtidens trafikudvikling, som vi har behov for, og på den måde kan vi undgå fejlinvesteringer på disse store trafikområder.

Jeg skal derfor anbefale, at tinget stemmer for ændringsforslaget om en biltogsløsning.

Johan Philipson: I spørgsmålet bro eller tunnel ved Store Bælt skal jeg melde mig som tilhænger af en bro og i øvrigt henvise til de motiver herfor, som min kollega hr. Holmberg har fremført. Jeg skal kun dertil føje nogle ganske få betragtninger, delvis specielt henvendt til hr. Arne Larsen.

Jeg er enig i, at en biltogsløsning i tunnel giver en meget stor kapacitet, og at tiden ingen større rolle spiller, men jeg advarer imod, at man går helt amok og ender i den anden vejgrøft. Tilbage er nemlig alligevel, at vi alle ønsker, at der er plads til de mange tog, der skal forbinde de to halvdele af vort land. Der skal forhåbentlig også være plads til mange godstog fra Norge og Sverige, og en del af den kollektive trafik, som nogle af os håber vil blive større, skal der også være plads til. Derfor kan det ikke nytte, at man fylder hele tunnelen med biltog. Det er nemlig en kendsgerning, at man i det ene tilfælde får to tunnelrør med den kapacitet, der deraf følger, og i det andet tilfælde de samme to tunnelrør plus seks vejspor. Jeg har lidt svært ved, uanset hvilket årstal man vil sætte på, at sætte lighedstegn imellem de to løsninger. Det er også blevet nævnt i debattens forløb, at det var ønskeligt, at en stor del af godstransporten på de lange afstande blev ført over til ba-

nerne igen, og det kan jeg for så vidt være enig i. Men der bliver alligevel megen gods-transport tilbage på landevejene, også meget gods, som vi skal have fragtet imellem Jylland og Sjælland, og det taler efter min mening for den kombinerede løsning.

Så skal jeg vende mig til Saltholm, måske med en lidt anden formulering end den gængse her i salen.

Det, der generer mig mest, er den måde, beslutningen bliver taget på, idet der efter min mening trods de mange år og de mange debatter ikke er det fornødne grundlag for at træffe en beslutning af så stor økonomisk rækkevidde, som der her er tale om. Hvis det stod til mig, ville jeg sige, at når et stort flertal i folketinget nogle gange har ønsket en lufthavn på Saltholm, burde det logisk have ført til en lov, der hed sådan noget som „lov om undersøgelse af omkostningerne og fordelene ved at bygge en lufthavn på Saltholm“, og den skulle kun have én eller to paragraffer. Den vigtigste skulle lyde: „Ministeren bemyndiges til at anvende indtil 50 mill. kr. til at detailprojektere en eventuel lufthavn på Saltholm“. Man måtte gå så langt frem, at man havde udbudsbetingelserne klar, og man måtte også have indhentet tilbud på nogle af hovedkomponenterne for at få den fornødne sikkerhed for, at det beløb, vi til sidst blev enige om at stemme for eller imod, nogenlunde kom til at rime med det endelige beløb. Jeg har set i materialet, at man har regnet med 9 pct. rente, og det har jeg for så vidt ingen kommentarer til. Men det normale ville være en tilføjelse om enten at henregne beløbet til samme år eller også kombinere det med en inflationsfaktor, som desværre i disse år formodentlig skal være 6 pct. Når det grundlag var tilvejebragt, måtte man selvfølgelig konstatere, at man havde anvendt et betydeligt beløb, men så havde man efter min mening et beslutningsgrundlag, der ville sikre, at det endelige tal var nogenlunde i overensstemmelse med det, man besluttede.

Vi har efter min opfattelse en beslutningsprocedure ved en række offentlige anlæg, som man ikke kan leve med. Må jeg minde om, at der er nogle sygehuse her i landet, der i sidste instans nok kommer til at koste det tredobbelte af det, man oprindeligt havde skønnet. Når den slags passerer, gna-

[Johan Philipsen.]

ver det i folketingets anseelse, som vi i fællesskab burde værne om. Jeg skal derfor opfordre til, at vi ændrer vor beslutningsprocedure på dette meget væsentlige punkt.

Jeg skal komme med nogle ganske få tilføjelser. Vi har som svar på et spørgsmål fra et af udvalgsmedlemmerne hørt, hvor store værdier der ved en udflytning til Saltholm skal skrotes på Kastrup. Tallet er i sig selv ikke afskrækkende, men det er betydelige investeringer, som skal finde sted i Kastrup fra 1973 og frem til Saltholms ibrugtagen 1985. Der er her i salen i dag blevet nævnt et beløb på omkring 1 milliard kr., men denne milliard skæbne efter 1985 er såmænd blevet borte i vurderingen. Man må endvidere lægge mærke til, at den største bruger af den kommende lufthavn, SAS, nøjes med at tage den danske beslutning til efterretning. Men det sindelag, hvormed de tager denne beslutning til efterretning, kunne man måske udlede af et interview med SAS' chef, Knut Hagrup. Det, han har sagt i dette interview, og som i realiteten bekræfter, at de ikke havde råd til at bygge egne bygninger, opfordrer efter min opfattelse også i realiteten til at udsætte beslutningen.

Til sidst skal jeg oplyse, at mens der sidst var to venstremænd, der var imod Saltholm, er tallet vokset noget i mellemtiden og tæller i øjeblikket formodentlig en tredjepart af venstres folketingsgruppe. Min væsentlige anke retter sig mod måden, vi træffer disse store beslutninger på. Jeg er for min egen del i øjeblikket ikke i stand til at afgøre, om det er en rigtig beslutning at flytte til Saltholm eller ej, og der spøger i mit baghoved yderligere to ting. Det ene er, hvad Amager eventuelt skal bruges til, når Saltholm rømmes. Der er nogle, der mener, at der skal være flere bygninger på Amager end dem, vi har i forvejen, og det er i hvert fald min opfattelse, at der er nok i forvejen. Det andet er, at det danske samfunds økonomiske forhold ikke er af en sådan art, at de opfordrer til at træffe beslutninger, som vi ikke er helt sikre på er rigtige. Jeg har nok læst og hørt, at man har imødegået det argument med, at det er penge, vi skal låne, og at vi kan låne i udlandet, og det er korrekt. Men det tjener efter min mening intet formål at skjule, at det er det samlede danske sam-

fund, der skal bære det. Man kan ikke dulme sin egen samvittighed med, at man låner dem på en anden konto.

En fornemmelssag til sidst: det er min fornemmelse, at meget af materialet tyder på, at man først har opstillet konklusionen: vi vil have en lufthavn på Saltholm, og så har man siden pø om pø bygget nogle præmisser op, der passer til denne konklusion.

(Kort bemærkning).

Arne Larsen: Ganske kort til hr. Johan Philipsen: jeg er aldeles ikke faldet i den modsatte vejgrøft med hensyn til tunnelanlægget. Kapaciteten kan udnyttes således, at der kan gå 24 tog i hver retning pr. time, et for hver 2½ minut, og man har regnet ud, at det største behov vil være 18 biltog i timen. Altså er der plads til 6 person- og godstog i timen. Det er 144 tog i hver retning i døgnet. Mon ikke det rækker adskillige år ud i fremtiden, også på den anden side år 2000?

Formanden: Ja, hr. Johan Philipsen har ordet for en kort bemærkning, men så går vi videre i talerrækken.

(Kort bemærkning).

Johan Philipsen: Jeg skal oplyse formanden om, at det er første gang i mine 10 år i folketinget, jeg har bedt om en kort bemærkning. Må jeg sige til hr. Arne Larsen, at jeg har vaklet imellem tunnelloøsning og broløsning. Men tunneltilhængerne har ved deres uhæmmede agitation fået mig til at gå over til en broløsning, for man har fremstillet det sådan, at når man får 2 rør med skinner i, har det samme kapacitet som 2 rør tillagt 3 vejbaner på hver side, og det argument går altså ikke.

Skovmand: Det er lidt betænkeligt at tage ordet, når man får at vide, at tunneltilhængerne ligefrem kan gøre folk til brotilhængerne. Jeg håber ikke, at dette vil blive tilfældet for mit vedkommende.

Som min partifælle hr. Bilgrav-Nielsen sagde, står den radikale gruppe delt i dette spørgsmål, og der skal vist noget i retning af målfotografering til for at se, hvem af os der er flest af. Men jeg skal redegøre for nogle af de synspunkter, der har fået en række med-

[Skovmand.]

lemmer af det radikale venstre til at gå ind for tunnelforslaget, vel at mærke under de forudsætninger hvorunder vi i dag skal træffe beslutningen om en bro eller en jernbaneforbindelse.

Jeg vil gerne i lighed med hr. Bilgrav-Nielsen sige, at vi synes, de vilkår, hvorunder denne beslutning er truffet, er aldeles utilfredsstillende for ikke at sige skandaløse. Vi har ikke fået svar på vore spørgsmål før i yderste øjeblik, og vi har ikke fået lejlighed til at foretage en grundig udspørgning af de eksperter, der har udarbejdet Jespersen-rapporten. Jeg vil gerne sige til hr. Johan Philipsen, at selv om jeg er kommet til det resultat på baggrund af Jespersen-rapporten, at tunnelloøsningen er at foretrække, betyder det ikke, at jeg eller andre er blinde for, at man skal gå tingene grundigt igennem, inden man accepterer de synspunkter, der er anført. Men det har vi ikke haft tid til og ikke fået lejlighed til. Vi burde i udvalget have haft en forsvarlig diskussion om alle de punkter, der kunne have været tvivl om.

Jeg synes også, at nogle af de ting, som hr. Stæhr Johansen førte frem i sin behandling af emnet, understregede behovet for at diskutere tingene. Det var f. eks., at køreplanen ikke skulle kunne holde, og at specielt tunnelen risikerede at blive ødelagt af ubåde. Det sidste kunne da i hvert fald gøre mig noget betænkelig. Det burde have været rejst i udvalget, så vi kunne have fået en tilfredsstillende teknisk vurdering af, hvor stor denne risiko ville have været, og hvis der havde været, jeg havde nær sagt bare den mindste risiko, skulle man da se alvorligt på problemet. Men jeg synes ikke, det er et spørgsmål, der skal rejses umiddelbart før en afstemning i salen, og jeg håber i øvrigt, at trafikministeren vil være i stand til at sætte disse ting på plads.

Alt taget i betragtning burde denne afgørelse udskydes. Tinget burde have mulighed for at få et beslutningsgrundlag, der i det mindste var af samme kvalitet som det, der foreligger for Saltholm. Ganske vist er grundmaterialet betydelig bedre for Store Bælt, men hvad hjælper det, når der ikke har været tid til at læse dette grundmateriale og sætte sig ind i det og få den tilfredsstillende debat om det?

Men vi skal altså i dag stemme for eller

imod en tunnel. Og jeg skal her kort forklare, hvorfor jeg anbefaler, at man stemmer ja til tunnelen.

Personlig ville jeg foretrække, at vi fik en bro over Store Bælt. Jeg synes, en bro er den mest tiltalende løsning. Den har størst kapacitet, den giver bedst plads, og det er oplagt, at så bliver der ingen problemer hverken for vej- eller togtrafik. Men samtidig mener jeg, at det er aldeles realistisk at regne med, at vi ikke får råd til denne bro i en overskuelig tid. Ifølge bilag 23 i Jespersen-rapporten vil broen nemlig i anlægsperioden et enkelt år koste helt op til 580 mill. kr. i 1971-priser. De 3 næstdyreste år vil man komme op på 460 mill. kr. Det er, så vidt jeg ved, mere, end man på et enkelt år bruger på motorveje. Hvordan forestiller man sig, at sådanne kæmpeinvesteringer skal kunne undgå det offentliges sparekniv, og at broprojektet ikke dermed vil blive udskudt i en årrække? Jeg tror oprigtigt talt, at hvis vi vedtager broen i dag og ved tredje behandling, kan den teknisk set stå færdig i 1982, men vi skal være glade, hvis den står klar i 1995, og lykkelige hvis den kan gøre det i 1990.

Risikoen for en tilsvarende udskydelse er væsentlig mindre ved tunnelloøsningen. Jeg vil i øvrigt lige sige, at vi har sagt tunnel hele tiden; det er trods alt kun en tunnel mellem Sjælland og Sprogø, resten af vejen kører man over vand. Tunnelen er væsentlig billigere. Hvis man tager renteudgifterne med i betragtning, bliver de samlede udgifter ved anlæggets færdiggørelse mellem 1,5 og 2 milliarder kr. lavere end for en bro. Det fremgår af bilag 23 i Jespersen-rapporten.

Dertil kommer, at de investeringer, man sparer ved at lave en fast forbindelse på Store Bælt, er nøjagtig de samme i de to tilfælde, og det vejer selvfølgelig meget tungere til for tunnelens vedkommende, fordi de da bliver en større andel af udgifterne. Jeg tror, at hvis man virkelig følger en stram plan, kan man gennemføre tunnelen på de 7 år, der er angivet som anlægsperioden. Men jeg vil understrege, at selv det billigste af de to foreliggende projekter er så kapitalkrævende, at vi skal tænke os godt om, inden vi går i gang med det.

Jeg synes lige, jeg bør komme ind på et par af de misforståelser, der har præget

[Skovmand.]

debatten. For det første er der spørgsmålet om tunnelens kapacitet. Man regner i Jespersen-rapporten med en startkapacitet på 2.250 personbilenheder i timen. Det er ca. $\frac{2}{3}$ af, hvad en firsporet motorvej kan klare ved fuld belægning, og det er i hvert tilfælde væsentlig mere, end f. eks. Halsskov-motorvejen har i øjeblikket. Hvis man investerer lidt mere i togkapacitet, kan man nå op på nogenlunde det, der svarer til en firsporet motorvej, og med en fuld udbygning af anlægget kan man komme op i nærheden af en sekssporet motorvej, og så har man faktisk allerede med tunneløsningen et anlæg, hvis kapacitet er større end de motorveje, der støder til. Det får man under alle omstændigheder, hvis man laver en bro, men med tunnelen har man en rimelig mulighed for at afpasse kapaciteten på Bæltet efter kapaciteten på de veje, der støder dertil.

Det har også givet anledning til nogen misforståelse, at selve udgifterne til de tog, der skal føre bilerne over, ikke er regnet med. Der har været nævnt tal på helt op til 700-800 mill. kr. ekstra for togene til tunnelen. Men der er det at sige til det, at disse tog giver bilerne en ekstra ydelse, som en bro ikke giver dem, idet bilerne jo bliver fragtet over. På en bro må man regne med en udgift på kørslen, som vil svare til ca. 5 kr. for hver tur over Bæltet. Derfor vil de to tal nogenlunde komme til at svare til hinanden, og derfor er det rimeligt, at man ikke tager togudgiften med, så meget mere som man jo kun behøver at investere i rullende materiel i det forhold, der er biltrafik til det.

Jeg vil på baggrund af disse ting anbefale, at man stemmer ja til tunneløsningen, og jeg vil temmelig indtrængende henstille til dem, der endnu overvejer at stemme for en bro, at gøre sig fuldt ud klart, hvad det vil betyde for den danske befolkning, om man på nuværende tidspunkt, hvor man ofte har diskuteret besparelser på områder, som jeg anser for langt mere vigtige end dem, vi her beskæftiger os med, uden tilstrækkelig prøvelse og uden tilstrækkelig undersøgelse vælger det dyreste af to projekter, der begge stort set kan løse den samme opgave.

Westergaard Andersen: Der er ét argument, som i hvert fald må være uacceptabelt vedrørende Storebæltsløsningen, og det

er, at svenskerne skal afgøre, hvilken form for løsning vi skal have ved Store Bælt. Jeg vil gerne sige det meget stærkt og tydeligt, at det er et uacceptabelt argument, og hvis det bliver brugt noget sted, og hvis ministeren ikke her klart kan afkræfte det, synes jeg, det er et meget dårligt udgangspunkt for afgørelsen, hvis den skulle falde til den side.

Så vil jeg gerne ganske kort sige, at der er noget, der hedder den almindelige politiske sammenhæng at sætte disse tekniske ting ind i. Nu har vi hørt meget om teknik, og det har haft én nyttevirkning, nemlig den at klargøre ganske tydeligt, at tunnelen kan løse det tekniske problem ved Store Bælt i hvert fald dette århundrede ud. Det vil folk lægge mærke til, og så vil man sige, og det siger man allerede nu i diskussionen rundt omkring: Hvad er egentlig meningen? Her har folketinget under stort skrig og skrål prøvet at spare 1 milliard kr., og nogle har endda været temmelig stolte af, at det er lykkedes. Vi ved også, at det kun er begyndelsen, og at der skal spares mere i den kommende tid. Her har vi så en situation, hvor man har valget mellem to løsninger, der begge to er dækkende århundredet ud, men hvor den ene koster 3 milliarder kr. og den anden 2 milliarder kr. Hvis vi vælger den til de 3 milliarder kr., vil man pege fingre ad os og sige: Hvad er det for nogle sparehelte? Hvad er det for en situation, folketinget har bragt os i? Derfor er der nu grund til meget nøje at overveje: vil vi udsætte os for det næste gang, at de, der er blevet ramt af sparekniven på det ene eller det andet område, siger: Ja, I kunne sagtens finde til os, men da det virkelig gjaldt, da der kunne spares 1 milliard kr. på et bræt, kunne I ikke klare det.

Jeg tror ikke, at vi kan holde til den situation. Jeg advarer så stærkt, som jeg kan. Jeg anmoder om, at vi ser den politiske situation i en sammenhæng. Det er sparehatten, vi har på, og ikke spenderhatten i disse år, og det bør vi også i dag leve op til og derfor stemme for tunneløsningen, for mindretallets forslag.

Buchart Petersen: Jeg er en af dem, der fra begyndelsen gik ind for en tunnelforbindelse under Store Bælt, men da jeg senere har observeret, at den samtidige forbindelse, som sådan set var lovet os, over Samsø-lin-

[Buchart Petersen.]

jen, blev taget af bordet, er jeg kommet til den konklusion i dag, at det er bedre med en broforbindelse over Store Bælt; det giver en smidig trafik og en mere sikker trafik.

Men jeg vil gerne sige til ministeren, at det er ikke meningen, at vi skal holdes hen med snak i Nordvestsjælland, fordi man nu vælger broløsningen derovre. Vi er den afdeling af landet — Nordjylland iberegnet — som har den ringeste forbindelse, Kalundborg-Århus, med få afgang til Jylland. Vi er dem, der har den bedste motorvej, fra København til Kalundborg, på Sjælland, så kan det ikke være rigtigt, at det ender i det bare ingenting. Derfor vil jeg gerne holde ministeren lidt fast på, at omkring 1980erne tager vi det frem igen, så vi får en fin forbindelse dér.

Ligeledes vil jeg sige, at Saltholm-løsningen synes for mig at være den bedste, for vi har forpasset tidspunktet på Amager, så der er heller ingen anden mulighed.

Derfor vil jeg gerne bede medlemmerne stemme for begge lovforslag.

Otto Mørch: Som det er sagt flere gange i debatten, er det et afgørende økonomisk spørgsmål, vi også skal tage stilling til. Vi står over for den opgave at skabe en trafikforbindelse, løse en transportopgave. Vi har spurgt teknikerne. Teknikerne har sagt, og det har ministeren fulgt op i sin information af folketinget, at de kan for så vidt være lige gode som trafikale løsninger. Herefter står vi over for den endelige afgørelse, hvor vi skal se på økonomien. Som hr. Westergaard Andersen meget stærkt kom ind på det, tror jeg også, at vi ikke mindst over for vælgerne har et meget stort ansvar netop i den aktuelle situation både politisk og økonomisk. Her kan vi få en trafikløsning, der er tilfredsstillende, samtidig med at vi kan spare mere end 1 milliard kr. Jeg tør simpelt hen ikke vælge andet end den billige løsning på denne aktuelle baggrund, og jeg vil derfor anbefale tingets medlemmer at anlægge samme vurdering. Her får vi en trafikløsning på et rimeligt økonomisk grundlag. Så må vi selvfølgelig forpligte os til at vælge et sådant grundlag.

Jeg har særlig i mindretalsindstillingen, som jeg går ind for, hæftet mig ved de be-

mærkninger, der står om Samsø. Man skriver her i betænkningen:

„Mindretallet finder det ikke sagligt velbegrunder at investere 3.100 mill. kr. i en ensidig løsning af Storebælts-problematikken. Herved vil — som også påpeget over for udvalget af deputationen fra „Samsø-linjen“ — den del af landet, som har det største trafikbehov, nemlig hele Midtjylland og Nordjylland og de dermed forbundne områder på Sjælland, i højeste grad blive forfordelt.“

Det ønsker jeg gerne at understrege. Det er dog ca. $\frac{2}{3}$ af befolkningens trafikbehov, der hermed kommer ind i billedet, et trafikbehov, som gerne skulle dækkes på så god en måde som muligt.

Som jeg tidligere har udtrykt det, finder jeg altså først og fremmest, at vi har en økonomisk forpligtelse til at stemme for spareforslaget fordi det er det billigste samfundsøkonomisk, og jeg opfordrer meget stærkt tinget til at følge mindretallet i dette besparelsesforslag.

(Kort bemærkning).

Niels Ravn: I anledning af de to sidste talere, der kom så stærkt ind på den billigste løsning og kaster et blik ud i fremtiden og vort ansvar for fremtiden og situationen ved århundredskiftet: det er svært at dømme om fremtiden. Man kan jo også kaste blikket tilbage, og jeg tror, vi er mange her i dag, der takker de kvinder og mænd, der for et halvt århundrede siden forhindrede, at vi fik den billigste løsning, nemlig kun en jernbaneløsning ved Lille Bælt.

Det er selvfølgelig en lidt forskellig problematik, men essensen er den samme. Gud ske lov og tak vi fik både bro- og vejforbindelse over Lille Bælt. Jeg er sikker på, at man vil dømme os på samme vis, når det samme tidsrum er gået.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Det vil forhåbentlig ikke blive opfattet som arrogance, at jeg ikke forlænger denne debat meget betydeligt. Det vil forhåbentlig heller ikke blive opfattet således, at når mit indlæg ikke antager samme længde som nogle af de hidtidige ordføreres indlæg, så skulle det stå i forhold til sagens betydning, tværtimod. Nej, baggrunden er

[Ministeren for offentlige arbejder.]

alene, at med så mange indlæg, med så omfattende indlæg, med så forskellige indgangsvinkler, med så forskellige grundsynspunkter og med så forskellige konklusioner kan det være ganske vanskeligt at bidrage med nye momenter i diskussionen. Man kunne måske lidt mere ondsksfuldt sige, at en lang række af indlæggene hidtil ej heller har været præget af nye elementer; særlig omkring Saltholm-spørgsmålet følte man gang på gang, at det var plader, der var spillet 1969-70-71-72-73, og der var vel efterhånden nogle stykker, der syntes, at nu var det på tide at udskifte repertoiret.

Der har været fornyelser i debatten omkring den faste forbindelse over Store Bælt, men jeg har dog bemærket mig, for at starte med det mest positive først, at samtlige 17 medlemmer af folketingets trafikudvalg indstiller en fast forbindelse til vedtagelse. 10 af medlemmerne indstiller lovforslaget til vedtagelse i uændret skikkelse, således som det foreligger fra regeringens hånd, 7 medlemmer indstiller det til vedtagelse i en anden udformning, men selve grundsynspunktet, at der er behov for at træffe en beslutning om en fast forbindelse over Store Bælt, har jeg vel lov til at sige at samtlige 17 medlemmer i trafikudvalget tilslutter sig.

Hvis jeg derefter skal gå over til at kommentere, falder disse kommentarer i to hovedgrupper. Det bliver ikke en kommentar til hver enkelt bemærkning, dertil har der været for mange overlapninger og i realiteten også mange indbyrdes besvarelser.

Helt naturligt må debatten dreje sig dels om Saltholm, dels om Store Bælt, hvor det altså ikke er selve realitetsspørgsmålet, om vi skal have en fast forbindelse, der er uenighed om, men alene spørgsmålet om, hvilken udformning denne faste forbindelse skal have.

Jeg kan helt tilslutte mig synspunkterne fra de to tidligere trafikministre i denne sag, og det giver egentlig nogen tryghed, at de 3 trafikministre, der har haft ansvaret for disse områder igennem de senere år, ser gan-

ske identisk på dette meget store spørgsmål omkring Saltholm.

Vi er i denne meget afgørende planlægningsfase gået helt konsekvent frem. Det spørgsmål, der rejses fra visse sider, om vi skal flytte, og når vi skal flytte, om det da skal ske til Saltholm, det er afklaret i 1969. Det spørgsmål om, hvem der skal forestå organisationen, er afklaret i 1970. Det synspunkt, at Kastrup ikke kan fortsætte sin udbygning, er afklaret med anlægsstoploven i 1971, og at en anlægslovgivning omkring Saltholm måtte følge, kan ses sort på hvidt, hvis man går tilbage til tillægsbetænkningen om forslag til lov om begrænsning af udbygningen af Københavns lufthavn, afgivet af det daværende folketingets trafikudvalg i slutningen af folketingssamlingen 1970-71. Det hedder her, at den tidligere trafikminister — jeg går ud fra med hele udvalgets tilslutning — over for udvalget har „givet tilsagn om, at regeringen“ — den daværende regering — „i næste samling“ — altså samlingen 1971-72 — „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“.

Jeg tror ikke, jeg overfortolker noget, når jeg siger, at den tidligere regering med sin principbeslutning lagt frem i 1969, med sit organisationsforslag vedrørende KLV i 1970 og med sit anlægsstopforslag fra 1971 rent faktisk i den kommende folketingssamling, for så vidt regeringen havde fortsat, var fremkommet med et forslag til lov om anlæg af en Saltholm-lufthavn af nogenlunde samme indhold som det lovforslag, der er til behandling i dag.

Må jeg have lov til at tilføje, at hvis man ikke kan drage den konsekvens af de tre tidligere vedtagelser omkring Saltholm, så har jeg vanskeligt ved at se, at nogen som helst anden konsekvens kunne drages. Jeg vil have lov til at sige direkte, at når et mindretal vedrørende Saltholm slutter med at sige, at loven af 1971 om anlægsstop skal ophæ-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ves, så foreslår de pågældende altså, at en lov, man har vedtaget i 1971 om anlægsstop i Kastrup, skal ophæves 2 år efter. Hvis man har det synspunkt i 1973, havde det vel været rimeligt at have det samme synspunkt i 1971, og så forekommer det ganske mærkværdigt, at man i 1971 har stemt for et anlægsstop, som kun har en logisk forklaring, hvis det bliver efterfulgt så hurtigt som muligt af en anlægslovgivning som den, der foreligger forslag til her.

Et andet synspunkt er trukket frem, første gang af hr. Niels Ravn, nemlig i et citat fra en leder fra Berlingske Tidende om det mindre heldige, forstod jeg, i, at vi skulle betale til en fremmed magt, Sverige, for at passere mellem to danske jordarealer, formentlig fra Kastrup til Saltholm. Lad mig her sige, at jeg synes ikke, man skal have nogen særlige følelser i den anledning. For at Saltholm skal kunne fungere, skal der jo i alle tilfælde være et tilbringersystem. Vi er vel efterhånden blevet enige om, at disse tilbringersystemer skal afgiftsbelægges. Om man skal betale afgiften til den ene eller den anden eller den tredje eller den fjerde — hvis bare vi sikrer os, at afgiften ikke bliver for høj, og at den bliver fastlagt ud fra et kostprisprincip — kan vel ikke være det afgørende. Om det er den ene eller det andet land, om det er det ene eller det andet firma, om det er den ene eller den anden regering, der har kasketten på, når pengene skal opkræves, kan i og for sig ikke være det afgørende. Derfor forstår jeg ikke rigtig dybden i dette argument.

Lad mig derefter sige til hr. Bilgrav-Nielsen og særlig da hr. Westergaard Andersen, der førte dette synspunkt frem med umådelig styrke: det er ikke svenskerne, der stiller krav om, at den danske regering over for folketinget skal anbefale en kombineret vej- og jernbaneforbindelse over Store Bælt. Svenskerne har på intet tidspunkt i forhandlingerne stillet dette krav. Det, der foreligger, og som er det afgørende, er, at den danske regering i den aftale, som vi er i færd med at indgå med svenskerne, men som ikke er endeligt indgået, for det kræver en ratifikation i det danske folketing, naturligvis må tage de forslag, som ligger i folketinget fremsat af regeringen, som udgangspunkt

for den overenskomst, som foreligger her. Det er præcis, hvad regeringen har gjort, og jeg forstår ikke, at hr. Bilgrav-Nielsen siger, det er et utilstrækkeligt svar, at hvis ikke denne forudsætning kan holde, ja, så må vi genoptage forhandlingerne med svenskerne, hvis udgangspunktet, hvis forudsætningerne bliver anderledes. Jeg har vanskeligt ved at se, at noget mere præcist og dækkende svar kan afgives. Misforståelsen er formentlig foranlediget af Politikens betragtninger og ganske fejlagtige overskrift i dag, at svenskerne skulle diktere, hvorledes vores trafikforbindelser skulle udformes. Dette er ganske fejlagtigt.

Jeg skal ikke forlænge debatten omkring udformningen af den faste forbindelse over Store Bælt. Jeg har vanskeligt ved at tro, at ikke hvert enkelt folketingsmedlem på grundlag af det meget udtømmende udredningsarbejde, som har foreligget, på grundlag af de meget udtømmende drøftelser i folketingsråds trafikudvalg og ikke mindst på grundlag af den meget omfattende belysning af det spørgsmål, som har fundet sted her ved anden behandling i dag, skulle have tilstrækkeligt grundlag for at træffe beslutning i dette spørgsmål. På samme måde har regeringen naturligvis drøftet denne udformning frem og tilbage, idet meget kunne tale for den ene løsning og meget kunne tale for den anden løsning. Det er ikke en sag, der er helt sort eller helt hvid. Det er ikke således, at det ene er absolut urentabelt, det andet absolut rentabelt, det ene absolut kollektivistisk, det andet absolut ukollektivistisk osv. Regeringen har tilstræbt at nå frem til en løsning, som så vidt muligt skulle kunne samle et bredt flertal her i salen — alle saglige, økonomiske, politiske, psykologiske faktorer osv. taget i betragtning — faktorer, som alle indgår med forskellige vægte, når beslutningen skal træffes, således som vi skal til det nu her ved denne afstemning.

Derfor skal jeg på regeringens vegne sige, at vi kan ikke støtte mindretallets forslag med hensyn til udformningen af Storebæltsforbindelsen, og jeg skal understrege, at regeringen lægger overmåde megen vægt på, at regeringens forslag med dets udformning går igennem ved den afstemning, der nu skal finde sted.

Bilgrav-Nielsen: Jeg stillede det konkrete spørgsmål til ministeren, om han mellem anden og tredje behandling er villig til at give os en økonomisk oversigt over, hvorledes disse store trafik anlæg skal indpasses i statsopgaverne de kommende år. Jeg vil gerne have et svar fra ministeren.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg er naturligvis helt klar til mellem anden og tredje behandling at deltage i et samråd i trafikudvalget. Jeg har netop nævnt det for trafikudvalgets formand. Det må bare ikke fremstå på den måde, at jeg mener, der mangler en lang række af disse oplysninger. Hvis der er yderligere oplysninger, som hr. Bilgrav-Nielsen mener kan belyse sagen, er jeg naturligvis helt parat til at give dem.

Hermed sluttede forhandlingen.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om anlæg af lufthavn på Saltholm.

Lovforslagets §§ 1-5 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om anlæg af en bro over Store Bælt.

Formanden: Efter anmodning skal jeg lade afstemningen om ændringsforslag nr. 3 foregå ved navneopråb.

Ændringsforslag nr. 3 blev ved det derefter foretagne navneopråb, som nedenstående liste viser,
forkastet med 94 stemmer mod 74; 3 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod; 8 medlemmer var fraværende.

Ja:

Anders Andersen, Erik Andersen (Fr.borg amt), Erik Andersen (Sdrj. amt), Kaj V. Andersen, Nyboe Andersen, Westergaard Andersen, Auken, Bernhard Baunsgaard, Gunner Baunsgaard, Jette Boutrup, Kurt

Brauer, Camre, Robert Christensen, Arne Christiansen, Christophersen, Dahlgaard, Poul Dalsager, Knud Damgaard, Helle Degn, Per Dich, Meta Ditzel, Enggaard, Erenbjerg, Per Federspiel, Jens Foged, Frandsen, Guldborg, Erik Hansen, Holger Hansen, Poul Hartling, Hjortnæs, Holst, Frode Jakobsen, Gunnar Jensen, Harris Jensen, Henning Jensen, Søren Jensen (Hasseris), Søren B. Jørgensen, Risgaard Knudsen, Kofoed, Evald Kristensen, Jeppe Kristensen, Morten Lange, Arne Larsen, Tove Lindbo Larsen, Nathalie Lind, Lütken, Mette Madsen, Maigaard, Inge Fischer Møller, Otto Mørch, Brøndlund Nielsen, Gerda Tosti Nielsen, Lone Nielsen, Niels Jørgen Nielsen, Overgaard Nielsen, Preben Steen Nielsen, Tove Nielsen, Poul Nielson, Ruth Olsen, Bertel Pedersen, Gert Petersen, Inger Lise Petersen, Niels Helveg Petersen, Grethe Philip, Else-Merete Ross, Samuelsen, Skovmand, Valbak, Vivike, Grete Westergaard, Erik Worm, Ømann, Kristen Østergaard.

Nej:

Albertsen, Alsing Andersen, Henning Andersen, Normann Andersen, Dagmar Andreasen, Hilmar Baunsgaard, Bendix, Bilgrav-Nielsen, Ritt Bjerregaard, Knud Bro, Lene Bro, Hanne Budtz, Burgdorf, Finn Christensen, Mads Eg Damgaard, Damsgaard, Erling Dinesen, Elmholt, From, Gorrson, Eva Gredal, Grünbaum, Gudme, Fålk Hansen, Jørgen Peder Hansen, Karen Thurøe Hansen, Lysholt Hansen, Ove Hansen, Svend Haugaard, Heinesen, Knud Hertling, Holmberg, Horn, Grete Hækkerup, Per Hækkerup, Svend Jakobsen, Egon Jensen, Flemming Jensen, Jens Peter Jensen, Karlskov Jensen, Ole Vig Jensen, Søren Jensen (Vejen), Stæhr Johansen, Juul-Madsen, Anker Jørgensen, Lykke Jørgensen, Kampmann, Hans Kjær, J. O. Krag, Bo Kristensen, Lennart Larson, Lembourn, Lowzow, Hans Lund, Niels Matthiasen, K. J. Mortensen, Clara Munck, Adam Møller, Gerda Møller, Lis Møller, Orla Møller, Helge Nielsen, Johan Nielsen, K. Axel Nielsen, Knud Nielsen, Marichen Nielsen, Peter Nielsen, Ninn-Hansen, Nordqvist, Ivar Nørgaard, Kjeld Olesen, Erling Olsen, Axel Ivan Pedersen, Buchart Petersen, Ellen Strange Petersen, K. Helveg Petersen, Johan Philipsen, Niels

Ravn, Rohrsted, Poul Schlüter, Simonsen, Skytte, Stetter, Stinus, Søgaard, Bent Sørensens, Tastesen, Thestrup, Chr. Thomsen, Knud Thomsen, Hans Toft, H. C. Toft, Ulla Worm, Knud Østergaard.

Stemmer ikke:

Djurhuus, Thomas Have, Edele Kruchow.

Fraværende:

A. Chr. Andersen, Jens Chr. Christensen, Poul Dam (syg), Kristine Heltberg, Erhard Jakobsen, Moses Olsen, Robert Pedersen, Henning Philipsen.

Ændringsforslagene nr. 1, 2 og 4-8 betragtedes som

bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 3.

§§ 1-12

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Erhvervsudvalget har afgivet tillægsbetænkning over forslag til lov om aktieselskaber og forslag til lov om anpartsselskaber. Eksemplarer vil blive omdelt.

Skatte- og afgiftsudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af lov om opkrævning af indkomst- og formueskat for personer m. v. (Kildeskat). (Personfradrag til folke- og invalidepensionister m. fl.). Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes fredag den 1. juni kl. 11 med følgende dagsorden:

1) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om ændringer i landsskatterettens ordning [af Bernhard Baunsgaard m. fl.].

2) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om langsigtet indvandringspolitik [af Kristine Heltberg m. fl.].

3) *Forhandling om boligministerens redegørelse af 24. maj 1973.*

Mødet hævet kl. 20.01.

100. møde.

Fredag den 1. juni kl. 11.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

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

Forslag til lov om indeksregulerede lån til almennyttigt byggeri

og

forslag til lov om ændring af lov om boligsikring.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Boligministeren (Helge Nielsen): Jeg har herved den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om indeksregulerede lån til almennyttigt byggeri og forslag til lov om ændring af lov om boligsikring.*

De 2 forslag har nøje sammenhæng med de 4 boliglovforslag, der blev fremsat her i tinget den 17. maj 1973, og som var til 1. behandling i tirsdags.

Ved fremsættelsen af de 4 forslag gav jeg udtryk for, at regeringen i næste folketingsår i fortsættelse heraf ville fremsætte forslag om en ny finansieringsordning for det almennyttige byggeri samt forslag om en gennemgribende ændring og forenkling af boligsikringsordningen. Da det imidlertid er ønsket at søge hele boligløsningen gennemført i indeværende folketingsår, er udarbejdelsen af lovforslag på de sidstnævnte to områder fremskyndet.

Baggrunden for *forslaget til lov om indeksregulerede lån til almennyttigt byggeri* er, at på trods af en i de senere år væsentlig stigning i statens udgifter i forbindelse med støtte til nedbringelse af begyndelseslejen i det