

[Mølgaard.]

men dog også det heldige i at finde alle relevante oplysninger frem, hvilket der skulle være mulighed for ved den udskydelse, der her er tale om.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Jeg vil gerne takke ordførerne for tilslutningen til udskydelsen, som dog var noget betinget for nogles vedkommende. Men jeg må måske lige sige til hr. Kampmann, at vi er ikke uenige om, hvordan styrelsen skal være, men det kan ikke være særlig afgørende, om det bliver gennemført i år eller i løbet af næste år. Skulle det endelig vise sig at være helt nødvendigt, at vi tog denne styrelsesform op til revision — det er det, det drejer sig om — er der jo intet i vejen for, at jeg tager loven op til næste år. Men jeg mener, at af praktiske grunde var det rimeligt at udskyde det i 2 år for at se, hvordan udviklingen går.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om nyvurdering af lufthavnen på Saltholm og broen over Store Bælt [af Bilgrav-Nielsen m. fl.].

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. VI) findes i tillæg A. sp. 919, fremsættelsen i tidenden sp. 837).

Formanden:

Sammen med denne sag foretages de under punkterne 5 og 6 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af over-

enskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund.

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XVII) findes i tillæg A. sp. 1189, fremsættelsen i tidenden sp. 1325).

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om lufttrafiktjeneste m. m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm.

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XVIII) findes i tillæg A. sp. 1233, fremsættelsen i tidenden sp. 1325).

Forslagene sattes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Min og regeringens holdning til det radikale forslag til folketingsbeslutning har jo været kendt i nogen tid, idet jeg den 30. januar 1974, dvs. efter at det radikale forslag blev fremsat den 18. januar, for folkettingen har fremsat forslag om godkendelse af de af den tidligere regering indgåede dansk-svenske Øresundsaftaler.

Jeg kan derfor fatte mig i korthed, idet jeg med hensyn til den nyvurdering af de store trafikprojekter, hvorom folkettingen vedtog anlægslov i sommer, i det hele kan henvise til min fremsættelsestale her i folkettingen den 30. januar 1974. Jeg vil indskrænke mig til at knytte en enkelt kommentar til det radikale forslag.

Det siges i bemærkningerne til dette forslag som motivering for det, at den betydelige forværring i dansk økonomi, der er indtrådt siden sidste sommer bl. a. som følge af energikrisen, efter forslagsstillernes opfattelse gør det nødvendigt at anstille nye undersøgelser. Nu er det jo velkendt, at forslagsstillerne, også da disse spørgsmål sidste år var til behandling her i folkettingen, havde den opfattelse, at landets almindelige økonomiske situation ikke tillod en påbegyndelse af disse anlæg foreløbig. Det kan derfor ikke være overraskende for nogen, at de, som allerede i sommer havde dette standpunkt, nu på baggrund af den forringelse af vor aktuelle økonomiske situation, som siden da ubestrideligt desværre er indtrådt, på ny gør det standpunkt gældende, at vi ikke har råd.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Forslagsstillerne fortsætter imidlertid deres bemærkninger til forslaget med at sige, at den nyvurdering af anlæggene, de ønsker, skal omfatte alle forhold, både tekniske, økonomiske, transportmæssige og miljømæssige. Det vil sige, at de med baggrund i en forringelse af de aktuelle økonomiske forhold foreslår, at man skal begynde hele undersøgelsesarbejdet med alle dets facetter forfra. Jeg tror, at dette krav med den baggrund, som forlagsstillerne selv har angivet, må forekomme de fleste alt for vidtgående. Jeg kunne have forstået logikken, hvis forlagsstillerne havde indskrænket sig til at sige: landets økonomi er blevet forringet væsentligt i løbet af det sidste halve år, lad os derfor endnu en gang se på, om vi har råd til at bygge nu. Derimod tror jeg, de fleste vil have svært ved at se, hvorfor man på denne baggrund skulle starte forfra med f. eks. hele den miljømæssige vurdering osv.

Jeg må derfor afvise det radikale forslag som helhed, uanset at jeg, som det er fremgået af min fremsættelsestale, for så vidt angår det særlige spørgsmål om formen for den faste Storebæltsforbindelse, kan følge forlagsstillerne så langt, at jeg mener, det er rigtigt at benytte dette år til at supplere beslutningsgrundlaget vedrørende de to udformninger — de to udformninger, hvori mellem valget har stået, og hvorom der har været og var, dengang behandlingen sidst fandt sted, betydelig uenighed.

Kampmann (S):

Jeg synes, der indledningsvis er grund til at takke regeringen for, at man, således som den tidligere regering gjorde det, har fremlagt de to overenskomster til godkendelse i folketinget. Jeg finder også grund til at takke trafikministeren for hans klare tilkendegivelse i fremsættelsestalen af, at der efter regeringens opfattelse ikke med hensyn til Saltholmprojektet siden i sommer er sket sådanne afgørende forskydninger i forudsætningerne, at der er grundlag for at opgive projektet eller, hvad der efter trafikministerens opfattelse i praksis vil blive det samme, at udskyde projektet på ubestemt tid.

Socialdemokraterne deler denne tilkendegivelse fuldt ud, og allerede derfor kan vi ikke gå ind for det radikale forslag om en nyvurdering af en lufthavn på Saltholm og

broen over Store Bælt, så meget mere som vi opfatter det radikale forslag som et egentligt ønske om at torpedere lufthavnen på Saltholm, uanset hvilke økonomiske og miljømæssige konsekvenser en sådan beslutning måtte få. Og som trafikministeren var inde på det, er det jo ikke nogen ny holdning, det bliver blot tilkendegivet i forskellige former hvert eneste år.

Man bruger ofte betegnelsen historisk og vel ofte så hyppigt, at begrebet mere eller mindre devalueres. Men de foreliggende overenskomster er alligevel udtryk for en historisk begivenhed, al den stund man i årtier har diskuteret, både hvor de faste forbindelser skulle gå imellem Danmark og Sverige, og hvilken udformning de skulle have. Kilovis af betænkninger ligger i tidens løb til grund for disse overvejelser. Svenskerne har nu med et betydeligt flertal ratificeret overenskomsterne, som er særdeles gunstige for begge lande, og det er et dybt og oprigtigt håb, at det danske folketing gør ligeså.

Der er stærk grund til at understrege, som trafikministeren også gør det, at man ikke blot kan udsætte vedtagelsen af disse overenskomster og så håbe, at man kan tage spørgsmålet op med svenskerne om et eller andet antal år, som man synes måtte være passende. Jeg er af den bestemte opfattelse baseret på personlige erfaringer i de mange og lange forhandlinger, vi har haft med svenskerne, at hvis ikke det lykkes denne gang, hvor vi er så nær ved målet, vil der måske gå årtier, hvis det nogen sinde vil lykkes for os.

Der er næppe grund til at gå i nærmere enkeltheder om alle paragrafferne i overenskomsterne, så meget mere som disse har været kendt for folketingets trafikudvalg allerede i foråret 1973 og, husker mange, indgik i de drøftelser, som fandt sted, dengang vi vedtog Storebæltloven og Saltholmloven.

Men der er grund til at fremhæve, at socialdemokraterne lægger megen vægt på HH-forbindelsen som en jernbanetunnel, og at vi deler de synspunkter, som også klart er kommet til udtryk fra svensk side om, at denne forbindelse ikke må sættes i skyggen af den faste forbindelse i KM-linjen.

Jeg vil derfor opfordre trafikministeren til hurtigst muligt at nedsætte en forhandlings-

[Kampmann.]

delegation, så vi kan få en detaljeret overenskomst også for HH-linjen, således som det er tilfældet for KM-linjen. Hvis vi ikke gør det, er der efter min opfattelse risiko for, at tidspunktet for påbegyndelsen og afslutningen af HH-forbindelsen udskydes uacceptabelt længe i forhold til KM-forbindelsen.

Jeg forstår, at dette synspunkt også i høj grad skulle være acceptabelt for svenskerne, da det samme punkt om HH-forbindelsen og prioritering mellem HH- og KM-forbindelsen jo indgik så stærkt i den svenske debat.

Jeg mener, at der her er tale om en forbindelse, som i meget høj grad vil gavne den kollektive trafik, således som socialdemokraterne så ofte har opstillet målet for det, og det vil måske afbalancere den fordel, der kan ligge for den individuelle trafik, hvis man alene satsede på KM-forbindelsen.

Vi føler os også overbevist om, at luft-
rumsaftalen giver en tilstrækkelig sikkerhed for, at Saltholm lufthavn kan fungere i den udstrækning, det er forudsat. Vi har i den forbindelse taget til efterretning, at man ønsker at slække en smule på igang-sættelsestidspunktet og vel tempoet i igang-sættelsesfasen for Saltholm lufthavn, men vi håber ikke, at det vil medføre en forsinket afslutning på arbejdet med Saltholm lufthavn, og vi imødeser gerne trafikministerens udtalelse om, i hvilket tempo han nu regner med at Saltholm lufthavn kan påbegyndes og færdiggøres.

Et enkelt forhold er dog i denne forbindelse på uheldig måde uafklaret, nemlig spørgsmålet om, hvilken udbygning der er nødvendig i Kastrup, indtil Saltholm lufthavn kan tages i brug. Det er jo ikke nogen hemmelighed, at den tidligere regering forberedte en særlig anlægslov for Kastrup, og vi får nu at vide, at den nuværende regering vil fremkomme med en eller anden form for en eller anden udstrækning af en anlægslov i løbet af foråret. Jeg vil henstille, at dette lovforslag allersnarest fremsættes i folketinget. Det forekommer os meget væskeligt ved den videre behandling i trafikudvalget at behandle Saltholmspørgsmålet uden at vide, hvor store investeringer der er nødvendige i Kastrup i overgangsperioden, til Saltholm lufthavn er færdig.

Dernæst skal jeg sige et par ord om Store Bælt, ikke fordi overenskomsterne direkte omhandler dette spørgsmål i så høj grad, som det er tilfældet for Øresundsproblematikken, men fordi trafikministeren er inde på dette problem i sin fremsættelsestale her i folketinget. Også her vil jeg starte med en tak til regeringen for den klare tilkendegivelse af, at man ikke kan se,

„at den omstændighed, at der siden i sommer er sket en forringelse af vor økonomiske situation, giver tilstrækkeligt grundlag for nu at opgive eller udskyde i det uvisse et så væsentligt projekt og tillige et projekt, hvor de store investeringsbeløb under alle omstændigheder ligger en del år ude i fremtiden.“

Det er et direkte citat af ministerens fremsættelsestale, og det var jo også det, der dannede grundlaget for afvisningen af hr. Bilgrav-Nielsens forslag.

Regeringen ønsker altså at fastholde, fremgår det af fremsættelsen, den grundlæggende beslutning fra i sommer om, at der skal bygges en fast Storebæltsforbindelse, og dette udgangspunkt deler socialdemokraterne fuldstændig.

Jeg mener ikke, at der er grund til så kort tid efter, at vi har vedtaget Storebæltsloven, at genoptage spørgsmålet om den faste forbindelses udformning. Socialdemokraterne erkender, at der er kommet nye momenter ind i spørgsmålet om den faste forbindelses udformning. Der var jo et ganske betydeligt økonomisk interval imellem de forskellige løsninger, og der er også sket en del med energien og særlig energipriserne, siden vi tog stilling til dette før sommer, så derfor kan vi efter omstændighederne tiltræde regeringens beslutning om at anmode et sagkyndigt udvalg om at foretage en supplerende udredning med det formål at få disse ændrede forudsætningers betydning for vurderingen af de to mulige udformninger af projektet nærmere belyst.

Jeg forstår, at denne redegørelse skal være færdig ved udgangen af indeværende år, så vi straks efter nytår 1975 kan tage stilling til, om beslutningen om broløsningen skal fastholdes.

Vi er indstillet på, at man naturligvis ikke kan investere de store beløb til den faste forbindelse over Store Bælt i denne periode, men der er jo ikke noget i vejen for, at

[Kampmann.]

man kan få organisationsapparatet op at stå i forbindelse med statsbroen Store Bælt i den tid, der måtte medgå. Der bør og kan arbejdes parallelt med disse ting.

Som det gerne skulle være fremgået, kan socialdemokraterne varmt anbefale de to overenskomster til godkendelse her i folketinget, hvilket næppe nogen kan undre sig over, og vi kan, som det også gerne skulle være fremgået, naturligvis ikke godkende det radikale venstres forslag til folketingsbeslutning, der, som jeg har nævnt, alene har til formål at torpedere de allerede trufne beslutninger og trække disse store spørgsmål ud i den fremtid, hvor kun uvisheden er det sikre.

Ipsen (FP):

Fremskridtspartiet kan helt og fuldt tilslutte sig det radikale partis forslag til folketingsbeslutning vedrørende en nyvurdering af lufthavnen på Saltholm og broen over Store Bælt.

De to ratifikationer drejer sig om et stort kompleks, der skal ses som en helhed: en Øresundsbro, Saltholm lufthavn, en Storebæltbro, en HH-linje plus vejanlæg.

Vi hørte før ministeren sige, at de radikale tidligere havde udtrykt tvivl om Danmarks økonomiske muligheder for at føre disse projekter ud i livet, og det er glædeligt, at der også før valget var partier, der kunne finde på at se på Danmarks økonomi, inden man gik ind i projekter af denne størrelse.

Ministeren skriver selv, at der er sket ændringer, men alligevel vil regeringen fastholde disse forslag, og man skriver til sidst, at såfremt disse overenskomster ikke ratificeres nu, kan man ikke garantere, at man nogensinde får en forbindelse over Store Bælt og Øresund. Det er svært at se, at det ikke skulle kunne lade sig gøre, for vi er ikke afhængige af Sverige, vi ved, at der har ligget forslag til bygning af en Storebæltbro fra konsortier, der vil tilbyde Danmark at bygge denne bro og kvit og frit overdrage den til Danmark efter 15 eller 25 år. Og der vil sandsynligvis også være konsortier, der kunne tænke sig at bygge en Øresundsbro.

Men vi må se på det hele som et samlet kompleks af de ting, jeg nævnte før, og det, jeg vil bede ministeren oplyse, er, hvad det

vil koste Danmark at gå ind i disse projekter, om ikke i tusinder eller millioner så dog i milliarder af kroner, og ikke i 1964-kroner, som jeg har kunnet finde nogle beløb på, men meget gerne i 1975-kroner f.eks., hvis vi skal starte dér.

Jeg kan altså ikke på fremskridtspartiets vegne anbefale ratifikationen, men går ind for det radikale forslag.

Holmberg (V):

Jeg må begynde med at takke ministeren og regeringen, fordi de, vi kan godt sige uændret, har fremsat forslag til ratifikation af de aftaler mellem Danmark og Sverige, som er truffet af den tidligere regering. Vi har efterhånden drøftet de store projekter mange gange her i folketinget, og som bekendt vedtog vi sidste år i folketinget med et stort flertal lufthavnen på Saltholm og en fast forbindelse over Store Bælt.

Vi må indrømme, at det hele hører sammen, det er der ligesom nogle der glemmer: HH-linjen, en fast forbindelse mellem København og Malmø, som svenskerne jo bygger og betaler, osv. Der er, som jeg nævnte før, en helhed her.

Med ratifikationen af aftalen mellem den danske og den svenske regering om etablering af faste forbindelser over Øresund samt om luftfartstjeneste m.v. i anledning af en dansk lufthavn på Saltholm fastlægges et retsforhold, som skal være gældende mellem de to nationer ved etablering og drift af de nævnte anlæg.

Ved ratifikationen af aftalerne om faste forbindelser over Øresund forpligter Danmark sig tillige til at etablere, som det står i aftaleteksten, „en fast vejforbindelse over Store Bælt“. Det skulle på den måde ligge fast i aftalen, men om det skal være den ene eller den anden vejforbindelse, har jeg nogle bemærkninger om senere.

Nu oplyser ministeren for offentlige arbejder i sin fremsættelsestale, at en eventuel dansk beslutning om at foretrække en såkaldt biltogsløsning ikke ville skabe noget problem i forhold til Sverige i henhold til Øresundsaftalerne, men som sagt vender jeg kort tilbage til det lidt senere.

Vi kan på den måde sige, at det, sagen drejer sig om, er at ratificere den aftale, som er sluttet med Sverige, og de forslag, som er vedtaget i folketinget sidste år, men vi vid-

[Holmberg.]

ste på forhånd, at så enkelt er det ikke. Vi kender jo knap nok de nye partiers stilling, men hr. Bilgrav-Nielsens stilling kender vi, og den har vi kendt nu i mange år. Jeg skal ikke sige et ondt ord om det naturligvis, men at bruge energikrisen som motivering — nå ja, vi ville sikkert i alle tilfælde, når vi skulle ratificere aftalen, have fået den begrundelse for et afslag, at der skulle ske en nyvurdering, selv om olieprisernes stigning måske bare havde været under det halve og dansk økonomi været i fineste orden. Jeg var lige ved at sige lige ud til hr. Bilgrav-Nielsen, at det for de radikale drejer sig om at få torpederet denne aftale, og en lufthavn på Saltholm skal aldrig bygges. De langsigtede energiproblemer var der jo i realiteten også sidste år i juni måned.

Skal vi være realistiske, og det skulle vi gerne prøve at være, må vi erkende, at der er en fleksibilitet til stede med de ændrede projekter og de anlægslove, som ikke er vedtaget.

Der er visse ting, der ikke har ændret sig, og det er de tekniske og de miljømæssige forhold, de er uændrede, det vidste vi godt. Kun hvis regeringen ønskede projekterne udskudt på ubestemt tid, ville en nyvurdering være på sin plads. Men hvis aftalen ikke bliver ratificeret nu, ligger det hele næsten på gulvet igen, så er det virkelig udskudt på ubestemt tid, og mon der så efterhånden er nogen, der tør binde an med en ny runde?

Det er da rigtigt af regeringen ud fra økonomiske betragtninger at tage op til vurdering, om vi har råd til dette netop i dette finansår, og ministeren giver faktisk en undskyldning herfor og beklager det. Jeg er enig med ministeren i det rimelige i en udskydelse på ét år, når det ellers fastholdes — og det gør det jo — at aftalerne skal ratificeres. Vi kan bøje os derfor af økonomiske grunde, men jeg er tilfreds med, at resultatet af regeringens overvejelser, efter at den har drøftet de store projekter, er blevet, at vi fastholder aftalerne og forelægger dem i stort set uændret form. Jeg må dog indrømme, at det haster, for bliver det udskudt fra år til år, bliver der måske ikke brug for en lufthavn på Saltholm, og vi kan gå videre og sige: måske heller ikke en udbygning af Kastrup lufthavn. Er det det, man ønsker, kan

vi jo drøfte sagen på det grundlag. En ting er i alt fald sikker, og det er, at vi ikke kan standse lufttrafikken, og hvis ikke vi giver plads, søger den andre steder hen. Vi kan selvfølgelig anlægge den betragtning: lad os beholde Kastrup og så standse her med de ca. 15 mill. passagerer, som vel er grænsen af sikkerhedsmæssige grunde. Jeg finder, det vil være kortsynet. Det kan da godt være, at prognoserne viser en mindre stigning i lufttrafikken end forudset på grund af den politiske energikrise. Jeg tror det ikke, men der er jo ingen, der kan vide det. En ting ved vi: de prognoser, vi har kendt indtil nu, har altid ligget i underkanten.

Og så til dem, der ikke ønsker Saltholm bygget, kun dette: det økonomiske kan ikke bruges som argument, for skal vi udbygge Kastrup, så den bliver så stor, at den kan tage trafik, som prognoserne forudsiger, bliver det ca. samme pris som Saltholm, og det vidste vi godt fra de beregninger, vi har kendt, det kan vi læse i det materiale, vi har. Der var stort set forbindelsen til Sverige til forskel, men nu ved vi, at efter den aftale, der er truffet, betaler svenskerne det.

Ud over det økonomiske er der det miljømæssige. Både af miljømæssige og af egnsplanmæssige grunde er vi mange der mener, at Kastrup ganske enkelt er forkert.

Så har jeg desværre, ja, jeg siger desværre, også nogle bemærkninger om Store Bælt. Herom siger ministeren, at de stigende oliepriser giver regeringen anledning til at lade de såkaldt sagkyndige se på problemet bro eller tunnel endnu en gang. Det er altså begrundelsen. Der kan måske også være andre begrundelser. Der kunne også være den, at der er stærke folk i regeringen, der aldrig har ønsket en bro, og det har trafikministeren åbenbart bøjet sig for, skønt trafikministeren sidste år også stemte for den kombinerede bro.

Min mening er den — men lad mig indrømme, at jeg ikke kan tale på partiets vegne, for desværre er der vistnok et flertal imod, men alligevel skal det nævnes — at fornuften faktisk sejrede sidste år den 13. juni ved vedtagelsen af anlæg af en bro over Store Bælt. Der er altså gået et halvt år, og så er det, ligesom der er opstået tvivl om, hvorvidt fornuften skal sættes i højsædet, men at modsætte sig en undersøgelse er altid

[Holmberg.]

svært, og jeg håber så, at de sagkyndige tager alt med. For hvad koster den kødanelse ved færgerne, som aldrig kan undgås med de mange forskellige trafikarter: personbiler, busser, lastbiler, persontog og godstog? Og der kan være en fare færdselssikkerhedsmæssigt, når så mange bliver sluppet ud på vejene på én gang.

Vi må også have belyst, hvor sårbart et tunnelanlæg er over for driftsforstyrrelser. Det har vi knap nok fået at vide. Det kan naturligvis ikke benægtes, at en bro er ca. 1 mia kr. dyrere ved anlæg og bygning. Men er det så almindeligt bekendt — det kan vi håbe det er, i alt fald når beslutningen skal træffes — at de samlede driftsomkostninger ved et tunnelanlæg er ca. dobbelt så store som ved en broløsning. Jeg er ikke sikker på, at det er kendt for alle, der går ind for tunneløsningen.

Er det endvidere kendt for alle, der skal være med til at træffe beslutningen, at et tunnel/færgeanlæg ikke kan klare trafikken længere end til omkring 1995? Jeg håber, det er kendt.

Så siger ministeren, at de to projekter skal sammenlignes med fortsat ren færgefart, og det er jeg enig med ministeren i, men så vil jeg tilføje — jeg ved godt, det ikke er særlig populært: mon alligevel ikke det er lufthavnen, der haster mest? Vi kan ikke blive ved at flyve på Kastrup, men vi kan godt blive ved at sejle på Store Bælt. Hvis vi vælger den løsning, som måske et flertal her har en vis svaghed for i øjeblikket, vil jeg i alt fald hellere vente et stykke tid, indtil vi har råd til at bygge den bro, som jeg er overbevist om er det mest rigtige.

Men vi skal ikke tage stilling lige i øjeblikket, for den udskydelse, der nu kommer på et år, tager vi naturligvis til efterretning, og så bliver det til den tid, vi skal tage stilling til løsningen. Så håber jeg, som jeg sagde, at alle de ting, jeg har nævnt her, kommer med, og skulle de blive glemt af en eller anden grund, skal jeg nok selv tage dem frem.

Til slut kun det, at jeg kan i alle tilfælde anbefale at stemme for, at Danmark ratificerer overenskomsten af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund og endvidere forslaget til folketingsbeslutning om ratifikation af overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om lufttrafiktjeneste m.m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er tre forslag, vi skal behandle under ét, og de to er under ét omtalt i ministerens fremsættelsestale, som er et interessant dokument i øvrigt, hvilket jeg skal komme tilbage til.

Det tredje er et radikalt forslag, som vi vist allerede på nuværende tidspunkt kan konstatere vil få mere tilslutning, end de to indledere i debatten havde tænkt sig. Her synes jeg man skal lægge mærke til, at når vi rejser spørgsmålet om en nyvurdering, gør vi det med udgangspunkt i energisituationen og landets økonomiske situation, men også med baggrund i de indvendinger, vi tidligere har haft imod det beslutningsgrundlag, som man har ment var tilstrækkeligt for den beslutning, der er truffet.

Jeg har lagt mærke til, at selv om ministeren nu indledningsvis kritiserer os, driller os, eller hvad vi skal kalde det, så er han dog selv kommet til den konklusion, at energikrisen kan foranledige en nyvurdering af forbindelsen på Store Bælt, og man skulle så mene, at der var en lige så rimelig begrundelse for at nyvurdere lufthavnen på Saltholm. Det mener vi i det mindste at der er, og jeg er overbevist om, at vi bliver nødt til at acceptere, at der i dag foreligger en helt anden situation, økonomisk og trafikpolitisk, end der gjorde for de 2-3 år tilbage i tiden, da den egentlige beslutning om, at der skulle bygges lufthavn på Saltholm, faktisk blev truffet. Det, der er foregået de sidste 2-3 år i den sag, har været en slags dødt løb, hvor det har været umuligt for os, der

[Bilgrav-Nielsen.]

ønskede at få tingene vurderet til bunds, at komme igennem, fordi et flertal havde låst sig fast. Det er derfor klart, at når vi nu ser en ny mulighed for at få nyvurderet tingene — der er kommet et nyt folketing — så udnytter vi den, og det tror jeg er en rimelig arbejds gang, når man har nogle synspunkter, man gerne vil have igennem.

Jeg vil først holde mig til de to forslag, som ministeren fremsætter. De drejer sig om at ratificere aftaler, som den tidligere regering indgik med den svenske regering, og de drejer sig altså om lufttrafiksam arbejde i Øresundsområdet. Om den del synes jeg kun der er at sige, at det er rimeligt og fornuftigt, ja, nødvendigt med en sådan aftale, hvis der skal bygges lufthavn på Saltholm, og de enkelte dele i aftalen, de enkelte artikler, har jeg ikke særlige bemærkninger at gøre til. Kun på et enkelt område — men det er en ting, vi kan komme tilbage til i udvalget — synes jeg nok, der kan være grund til at stille et par spørgsmål. Det drejer sig om det svenske atomkraftværk, som er under opbygning i Barsebäckområdet. Det ligger direkte i indflyvningsområdet til hovedbanerne på Saltholm. Jeg synes, det er væsentligt også i forbindelse med den debat om atomkraftværker, som er ved at blive rejst, at vi får dette problem ordentlig undersøgt. Det hedder i forslaget, at der ikke skulle være problemer, og at overflyvning af det område ikke skulle give problemer, men jeg mener, det er væsentligt, at vi får det slået fast, at der sikkerhedsmæssigt intet er til hinder for, at en meget intensiv overflyvning af dette område kan finde sted.

Den anden del, ratifikationen af aftalen om de faste forbindelser, er den mest vidtrækkende. Den dækker over anlæg af en lufthavn på Saltholm for dansk regning, anlæg af en fast forbindelse i KM-linjen for svensk regning, anlæg af en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg, hvor udgifterne skal fordeles ligeligt mellem Danmark og Sverige, og dernæst indeholder aftalen en forudsætning om, at der bygges en fast forbindelse over Store Bælt, alt sammen inden 1985. Når der i dag igen er talt med store bogstaver om nordisk samarbejde, om fremsynethed, om det globale i, at Danmark bygger lufthavn på Saltholm, så savner jeg

bare en enkelt linje, der fører over til Danmarks økonomiske muligheder i den forbindelse.

Jeg synes, det ville have været godt for den offentlige debat, om man bare havde antydnet, hvilket fantastisk opsving der atter må komme i landets økonomiske situation, siden man kan fortælle befolkningen, at vi inden 1985 er klar til at rejse disse anlæg, som formentlig vil komme til at koste over 10 mia kr. tilsammen.

Jeg mærker mig, som ordføreren for fremskridtspartiet gjorde det, at der hverken i fremsættelsestalen eller i forslagene er nævnt noget som helst om, hvad disse anlæg totalt vil komme til at koste samfundet. Det er nævnt, at den danske andel af tunnelforbindelsen Helsingør-Helsingborg vil beløbe sig til 450-500 mill. kr., men alt andet er glemt, og det er dog den mindste del, der her er tale om.

Aftalens økonomiske rækkevidde går man udenom fra tilhængernes side, det er en mindre del, og det gør man frejdigt, mens den vigtigste politiske diskussion her i landet drejer sig om økonomi.

Jeg mærker mig også, at regeringen ved sin tiltrædelse eller umiddelbart efter forelagde et spareforslag for folketingets finansudvalg. I dette forslag regnede man ikke med, at man skulle spare på de to store anlæg på Saltholm og Store Bælt i det kommende finansår. Derefter fremsatte det radikale venstre sit forslag om en nyvurdering, og jeg kan godt sige, at det hang meget sammen med, at vi konstaterede, at regeringen ingen vilje havde til at spare på disse anlæg i situationen.

Da vi havde fremsat vores forslag, kom så regeringens forslag om ratifikation og dermed fremsættelsestalen, som indeholder et afsnit om, at regeringen godt vil udskyde et år. Nu er der siden da indgået en aftale mellem to partier her i folketinget, der tilsammen udgør et mindretal, og som så senere er blevet støttet af et par andre partier, og det går ud på, forstår jeg, at der ikke kan spares. Eller hvordan hænger det sammen? Kan der spares på de to store anlæg i det kommende finansår? Hr. Kampmann gav udtryk for her for lidt siden, at anlæggene skulle fremskyndes. Regeringen siger, at de skal udskydes et år. Jeg kunne tænke mig, om ministeren kunne give os en klar for-

[Bilgrav-Nielsen.]

nemmelse af, hvad der måtte være aftalt mellem socialdemokratiet og venstre desangående.

Dernæst de enkelte projekter. Det forekommer os i den radikale gruppe, at det er en mærkværdig fremgangsmåde, man anvender, når man ved at få folketinget til at tilslutte sig en ratifikation binder folketinget til, at der skal anlægges en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg. Vi vil ikke bestride, at det er rimeligt at gøre det, at der er gode argumenter for det. Men vi vil vende os imod, at vi ikke i folketinget får lejlighed til at vurdere denne sag som alle andre større anlægsopgaver, ved at der bliver fremsat et forslag til anlægslov, og ved at vi får et normalt udvalgsarbejde.

Hvis vi tiltræder dette forslag, har vi sagt, at vi er villige til at betale vores 500 mill. kr. til tunnelen mellem Helsingør og Helsingborg, uden at denne sag er undersøgt i folketinget. Det må vi vende os imod. Vi kan altså ikke tiltræde en ratifikation, som indeholder en sådan fremgangsmåde. Vi må opfordre regeringen til, hvis den ønsker sagen med tunnelen fremmet, at fremsætte et lovforslag herom.

Om Storebæltsproblemet vil jeg godt sige, at det er også en af de ting, vi mener vi er nødt til at vurdere på ny, og det er interessant, som jeg har nævnt, at vi dog er enige med regeringen i, at oliekrisen, energikrisen, har betydet så meget, at vi igen må vurdere disse ting.

Jeg tror ikke, vi bliver meget uenige om dette. Jeg vil dog godt sige, når regeringen i sin fremsættelse nævner, at det, man kan vurdere, og det, som et sagkyndigt udvalg skal prøve at tage stilling til på ny, er, om der skal bygges bro eller tunnel — det er altså de to ting, som regeringen mener folketinget har at tage stilling til — at det tror jeg nu er for snævert. Jeg tror, vi bliver nødt til at erkende, at der er tre muligheder. Der er muligheder for en bro, der er muligheden for fortsat at sejle, som også hr. Holmberg var inde på.

Hvis man af økonomiske grunde må foretrække en anden løsning end broløsningen, tror jeg i høj grad, der er grund til at overveje, om vi skal gå over fra én form for færgetrafik til en anden form for færgetrafik,

for det er det, der i så fald bliver tale om. Men vi er enige med regeringen om, at der er grund til at overveje dette. Jeg havde håbet, at regeringen havde været lige så realistisk, når det drejer sig om problemet på Saltholm.

Nu siger man, at det er en radikal dille, dette med at man hvert år stiller et forslag om at torpedere denne sag, eller hvad det nu er, man siger. Vel, så tager jeg det som en ære, og jeg kan love, at vi vil fortsætte arbejdet med at få et beslutningsgrundlag, som er folketinget værdigt, inden der træffes en bindende beslutning.

Nu kan det nok være lidt uinteressant at høre, hvad en, der af og til har haft ordet i denne sag, har at sige af kritiske bemærkninger. Jeg skal derfor indskrænke mig og i stedet for henvise til andre, som jeg er sikker på adskillige her i salen vil synes er mere sagkyndige end jeg. Jeg skal nævne lufthavnschefen i Kastrup, hr. Weibøl. Han har skrevet en kronik i Berlingske Tidende på et interessant tidspunkt i Danmarkshistorien i øvrigt, nemlig den 14. december sidste år, på et tidspunkt, hvor en minister var ved at gå og en anden var ved at komme.

Da blev der skrevet en kronik i Berlingske Tidende af en sagkyndig på området, vi må nok sige en særdeles sagkyndig. Han siger, at det beslutningsgrundlag, som folketinget hidtil har anvendt, når man diskuterer lufthavnen på Saltholm, i ét og alt er særdeles skrøbeligt. Og han påviser det punkt for punkt.

For det første siger han, at det er fremført, at Kastrup er en så fin forretning, at man her kan bruge overskuddet til at bygge lufthavn på Saltholm for i meget stort omfang, og det regnskab er man kommet frem til ved at anvende en afskrivningsprocent på 4, hvor lufthavnschefen mener, at det rimelige var, at man anvendte en på mellem 10 og 12.

Dernæst siger han, at problemet om støjen er et problem, som er ved at blive løst. Jeg forstår, at ministeren og den tidligere minister mener, at støjproblemet stadig er det væsentligste, når man taler om at flytte fra Kastrup til Saltholm. Her siger lufthavnschefen i Kastrup, at alle selskaber i dag er i færd med at anskaffe maskiner, som støjer betydeligt mindre end de maski-

[Bilgrav-Nielsen.]

ner, man har kendt indtil nu, og at de ældre maskiner, man har, er udsat for en udskiftning af motorer, som betyder, at de støjer meget mindre.

Han fortæller, at lufthavnsområdet er blevet målt med hensyn til luftforurening ligesom andre områder i Københavnsområdet, og på strækningen fra Søerne ud til lufthavnen finder han at lufthavnsområdet har den rene luft, hvad angår indholdet af svovldioxid.

Det er et par argumenter, som man nok kan ryste på hovedet af og sige om, at de er forkerte, men de er dog fremsat af en mand, som ved, hvad det drejer sig om, og jeg synes, de skal indgå i debatten. Jeg kunne have lyst til at læse denne kronik, men det skal jeg undlade. Jeg er også sikker på, at jeg ville blive afbrudt, men jeg skal sørge for, at den bliver tilstillet folketingets trafikudvalg.

Jeg synes, at vi er nødt til at betragte det her som andet og mere end en spøg. Det er ikke rigtigt, at folketinget holder fast ved beslutninger, som mere og mere tyder på er forkerte beslutninger. Det er rimeligt, at vi vurderer dem på ny, og dette alene skal vores forslag tjene til.

Så vil jeg da godt sige, at jeg mener, der også fra andre er kommet ting frem i mellemtiden, som gør det nødvendigt, at vi vurderer tingene på ny.

En professor ved universitetet i Göteborg, transportteknisk institut, hedder det vist, har således været inde på nogle ideer om, hvordan man skulle fordele lufttrafikken i det skandinaviske område, og hvordan man på anden måde kunne forbinde Sverige og Danmark ved forbindelser fra Sverige og til Jylland. Jeg ved ikke, om det er noget, der kan bygges på, men det er i hvert fald forslag, som bør indgå, når vi er i den situation, at vi ikke kan ofre alt det, vi måske kunne ønske, på trafik og på lufthavne.

I øvrigt tror jeg også, vi er nødt til, selv om jeg forstod, at hr. Holmberg ikke mener, der er fornuft i det, at overveje, om vi, der som vi kom til den slutning, at vi måtte blive i Kastrup, da kunne begrænse udviklingen af lufttrafikken. Man har hele tiden talt, som om en lufthavn altid skulle udvikle sig og blive stadig større. Det har man talt om som noget givet. Er det noget givet? Vi

er i hvert fald kommet til den konklusion, at sådan kan vi ikke se på biltrafikken mere. Det troede vi for nogle år siden, og så besluttede vi anlæg af store motorgader inde i bykernerne. Nu er vi kommet til den konklusion, at det ikke går mere, vi må bremse, vi har endog besluttet, at anlæg, der var vedtaget, ikke skal gennemføres. Går det ikke på samme måde med lufttrafikken? Jeg tror, vi bliver nødt til at overveje i hvert fald, om vi til enhver tid vil stille tilstrækkelig store lufthavne til rådighed til den flytrafik, der kan blive tale om. I øvrigt bliver vi nødt til mere seriøst end hidtil at overveje, om ikke vi andre steder i landet har lufthavnskapacitet, som kan udnyttes langt bedre. Vi ved, at chartertrafikken lige så vel kan operere fra jyske lufthavne som fra en lufthavn på Sjælland.

Jeg synes, at denne første behandling har været interessant, og jeg spår da også, at udvalgsarbejdet bliver interessant. Navnlig var hr. Holmberg et interessant bekendtskab, selv om det ikke er første gang, vi er mødtes i denne debat. Når hr. Holmberg taler så stærkt om, hvor rigtigt det er med denne lufthavn på Saltholm, kunne jeg da godt tænke mig at spørge en række af venstres gruppemedlemmer direkte, om de var enige med hr. Holmberg. Jeg kunne være begyndt i Grindstedkredsen med venstres nye repræsentant, hr. Ivar Hansen. Jeg er sikker på, at det var en væsentlig islæt i hans opstillingsdiskussion, at han havde nogle faste synspunkter her. Vi kender alle sammen hr. A. Chr. Andersens synspunkter, og jeg kunne gå videre til hr. Arne Christensen og til hr. Brøndlund Nielsen. Jeg er sikker på, at vore medlemmer ude i de pågældende kredse er opmærksomme på, hvordan det nu ligger. Jeg tror altså, at hr. Holmberg har udtalt sig med betydelig større sikkerhed end den baggrund, han taler på, berettiger til. Jeg tror, vi bliver nødt til i trafikudvalget at foretage den vurdering, vi har talt om, og jeg er overbevist om, at der er så mange og så nye interessante synspunkter, at det nok skal blive et værdifuldt arbejde.

Juul-Madsen (KF):

Da vi i foråret havde til behandling, drøftelse og vedtagelse her i salen spørgsmålet om flytning af Kastrup lufthavn til Salt-

[Juul-Madsen.]

holm, vil man vide, hvis man har interesse- ret sig for disse sager, at et flertal i den kon- servative folketingsgruppe stemte imod at foretage denne flytning fra Kastrup til Salt- holm. Vi gjorde det med den motivering, at vi, hvad vi i øvrigt fik medhold i fra per- spektivplan I, ikke mente, at vi havde råd til at gennemføre både Storebæltsforbindelsen, KM-forbindelsen, HH-forbindelsen og flyt- ningen fra Kastrup til Saltholm sådan over en ganske kort årrække og på én gang, lige- som vi også var mange i gruppen, der i høj grad var tvivlende over for, hvorvidt det var rigtigt at flytte fra Kastrup til Saltholm.

Der vil også være nogle, der har bemær- ket, at det konservative folkeparti under valgkampen udtrykkelig gav udtryk for, at vi mente, at man med henblik på de store trafikinvesteringer måtte foretage en nyvur- dering ud fra økonomiske grunde, ud fra den situation, der tegnede sig i forbindelse med energikrisen, ud fra hensynet til bespa- relser, og også fordi det var tydeligt, at be- folkningen reagerede stærkere og stærkere over for et stadigt stigende skattetryk.

Det kan derfor ikke vække forbavselse eller andre nogen, at jeg kan give tilslutning til det af hr. Bilgrav-Nielsen m. fl. stillede forslag om en nyvurdering af lufthavnen på Saltholm og broen over Store Bælt. Jeg sy- nes i høj grad, en sådan nyvurdering er be- rettiget. Dermed være selvfølgelig ikke givet noget tilsagn fra mig om, at nyvurderingen for mit vedkommende vil føre til det samme resultat, som det måske vil for hr. Bilgrav- Niensens vedkommende. Det kan jeg ikke vide noget om, det kan jo være, vi har et forskelligt syn på f. eks. problemet bro eller tunnel under Store Bælt.

Men jeg vil gerne i forbindelse med det, der for mit parti er noget meget afgørende, nemlig den økonomiske baggrund, have lov til at citere nogle ganske få linjer fra per- spektivplan II, afsnittet om trafik. Der står direkte:

„Det er ikke godtgjort, at det er samfunds- økonomisk hensigtsmæssigt at iværksætte disse 4 meget ressourcekrævende projekter“ — dem, vi behandler i dag — „samtidig netop i den kommende 5 års periode. Den omstæn- dighed, at de største projekter påtænkes finansieret ved låntagning i udlandet, æn- drer ikke herved, men afspejler snarere, at

de forventes at forværre uligevægten i den samlede økonomi.“

Det er klare ord, fremsat i en plan, der mere har til opgave at være en slags skræm- meplan for politikerne, så politikerne kan tage til efterretning, hvor vi havner økonomisk, hvis vi ikke tager visse kendsgerninger i agt. Det er mere en plan, der tilsigter at sige: pas på!, end det er en plan, som man i den for- stand skal følge til punkt og prikke. Denne advarsel her synes jeg man skal tage til ef- terretning. Derfor kan det konservative fol- keparti medvirke til, at det radikale forslag om en nyvurdering fremmes.

Når det er sagt, vil jeg gerne tilføje, at for det konservative folkeparti — og det har været en fast linje i vor trafikpolitik — er det noget afgørende, at vi får løst problemet i forbindelse med en fast forbindelse over Store Bælt. Vi har rejst sagen så tidligt som i 1960, ja, også før den tid, men i alt fald ved en stor debat i 1960. Vi har rejst sagen ved en forespørgselsdebat i 1972, hvor vi bad regeringen om at komme med forslag til anlæg og finansiering af en kombineret vej- og jernbanebro som en fast forbindelse over Store Bælt. Vi har klart sagt, at dette at binde Danmark sammen ved at bygge en fast forbindelse over Store Bælt er noget afgørende for os, men vi har også sagt, at skal vi have en fast forbindelse, skal trafik- ken ikke graves ned i en tunnel, så skal der bygges en bro, som efter vor opfattelse alene giver den hurtige og glidende afvikling af trafikken, som må være formålet med en fast forbindelse.

Jeg nævner dette, fordi det for os er noget afgørende som det første led i en løsning af de trafikale problemer i fremtiden at få råd og kræfter til at gennemføre det, vi nu har snakket om i 25 år, nemlig en fast forbin- delse over Store Bælt og en fast forbindelse i form af en bro.

Det er også baggrunden for, at det kon- servative folkeparti, for så vidt angår de overenskomster, der er til ratifikation, jfr. de aftaler, der i disse forslag er nedfældet som værende aftaler truffet mellem den danske og den svenske regering, ikke kan medvirke til disse overenskomsters ratifika- tion. Derved ville vi jo binde os til at flytte Kastrup til Saltholm på et tidspunkt, hvor vi i vor gruppe ikke mener, at det er rime- ligt at træffe denne beslutning, og hvor vi,

[Juul-Madsen.]

hvis vi i dag skulle træffe denne beslutning, ville stemme nej, ligesom vi ville binde os til beløb i forbindelse med HH-forbindelsen og andre ting, som vi ikke i øjeblikket mener bør ofres, fordi vi bør prioritere og prioritere således, at vi nu i stedet for at snakke om trafikproblemerne får løst dem og får løst dem i forbindelse med, at vi får bygget den Storebæltsbro.

Det konservative folkeparti kan derfor ikke medvirke til gennemførelse af de to forslag til ratifikation, der er fremsat fra regeringens side, og som er omtalt af andre ordførere, men vi kan tilsige vor positive medvirken i forbindelse med en nyvurdering af de trafikproblemer, der skal løses i årene, der kommer.

Ib Larsen (CD):

Centrum-demokraterne kan ikke støtte det af det radikale venstre fremsatte forslag om en nyvurdering af lufthavnen på Saltholm, og da regeringen har besluttet at anmode sagkyndige om en supplerende redegørelse af de to projekter til en Storebæltsforbindelse, som man diskutererede her i tinget i 1973, set i forhold til fortsat færgefart med mulighed for i begyndelsen af 1975 på ny at tage stilling til, om man fastholder det dengang vedtagne, er det vor opfattelse, at der ingen grund er til at tage denne folketingsbeslutning nu.

Et flertal i min gruppe kan derfor gå ind for en ratifikation af overenskomsterne med Sverige både om faste forbindelser over Øresund og om lufttrafiktjeneste m.m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm. Når der er nogen, der mener, at vi ikke har råd til en flytning af lufthavnen fra Kastrup til Saltholm, kunne det være fristende at spørge: hvornår tror man så vi får det?

Bilgrav-Nielsen, som forsøgte at sprede skræk og rædsel ved at fortælle om det svenske atomkraftværk Barsebäck, kan jeg berolige med, at det har man taget højde for i Sverige. Atomkraftværket er bygget sådan, at det kan tåle en påflyvning. Jeg har selv for nylig haft den fornøjelse at se det.

Nye undersøgelser vil være fordyrende, og en udskydelse vil i mellemtiden kræve yderligere investeringer i Kastrup. Svenskerne er parate til at stå ved deres del af aftalen, og

de mange års diskussion her i landet bør afsluttes nu.

Vi kan derfor på et flertals vegne gå ind for ratifikationen.

Henning Philipsen (SF):

Der kan efter vor mening nok være grund til at tænke sig om endnu en gang, når det drejer sig om Store Bælt, og på baggrund af det, ministeren har sagt, kan vi forstå, at der også vil blive en rimelig anledning til at tage den afgørelse, som allerede er truffet, op til en nyvurdering, således at den vil blive i overensstemmelse med, hvad vi anser for at være rigtigt, nemlig at vi fik lavet en tunnel under Store Bælt fremfor broen.

Når det er sagt, vil jeg godt sige vedrørende Saltholm, at der er ikke enighed herom i min gruppe, og jeg synes, det bør siges. Men efter min og flertallets mening, så vidt jeg kan vurdere det i gruppen, bør Saltholm i hvert fald ikke udsættes længere. Det er på høje tid, ja, det er måske i den ellefte, eller jeg havde nær sagt halvtolvte time, men i hvert fald i sidste øjeblik efter min opfattelse. Hvis vi vil have et nordisk luftfartscentrum, er det tiden nu, ellers bliver det aldrig. Jeg ved meget vel, at en del af modstanden mod at placere en ny lufthavn på Saltholm er begrundet i miljømæssige betænkeligheder, og det kunne være velbegrundet, hvis det drejede sig om andet end måger, køer osv. Jeg har bare den opfattelse, at man ikke i nær så høj grad giver udtryk for miljømæssige betænkeligheder, når man ser, hvordan f. eks. Amagers befolkning i øjeblikket er belastet af, at man har en stor international lufthavn liggende lige ved sine beboelser og sine arbejdspladser. Jeg mener derfor, at man, hvis man vil tage miljømæssige hensyn, skylder Amagers befolkning mere, end man skylder det, der måtte befinde sig på Saltholm.

Og så må jeg måske gøre den bemærkning yderligere, fordi man i diskussionen om bygning af både Saltholm lufthavn og en Storebæltsbro har gjort det til et spørgsmål, om vi nu har råd til disse investeringer, at jeg har fået den opfattelse — og hvis den er forkert, beder jeg meget gerne om belæring — at når det drejer sig om Saltholm, er det for det første således, at pengene naturligvis kan lånes i udlandet, det er den ene ting,

[Henning Philipsen.]

men at det, hvad driften angår, aldeles ikke kommer til at belaste danske skatteydere med så meget som 5 øre ud over i det omfang, de benytter lufthavnen, og for nærværende er det jo således, at den internationale lufthavn i Kastrup benyttes i betydelig større omfang af udenlandske selskaber og borgere, end den benyttes af danske borgere. Det vil sige, at driften for så vidt ikke er noget, vi behøver at tage hensyn til set i forhold til statsregnskabet efter min mening, og hvis det heller ikke er det på anlægssiden, nærer jeg ikke de betænkeligheder, som adskillige har givet udtryk for, med hensyn til om vi nu også havde råd til det. Det er brugerne, som kommer til at betale for lufthavnen, og som jeg sagde før, er det i adskillige tilfælde alle mulige andre end danske borgere.

Videre: i betragtning af beskæftigelsessituationen og i betragtning af udsigterne til en betydelig højere arbejdsløshed, end vi har set i de senere år, forekommer det mig særdeles rimeligt, at man nu kommer i gang med at få bygget lufthavnen på Saltholm. Vi har et bygge- og anlægsstop for nærværende, som hver dag betyder arbejdsløshed i et større omfang, end jeg anser for rimeligt, og hvis det får lov til at fortsætte, er det da ganske klart, at der ville være en glimrende begrundelse for at komme i gang snarest muligt. Nu er det ganske klart, at man starter ikke en lufthavn på Saltholm fra den ene dag til den anden, men det kunne dog give udsigt til en mere jævn beskæftigelsessituation i bygge- og anlægsgene også her i hovedstadsområdet og måske på hele Sjælland.

Endelig et par bemærkninger vedrørende Kastrup såvel som Saltholm lufthavns betydning som charterlufthavn. Jeg tror, det var hr. Bilgrav-Nielsen, som sagde, at chartertrafikken kan foregå fra andre lufthavne i Danmark end netop fra Kastrup, og det er jo rigtigt, det sker også i et vist omfang, men dengang chartertrafikken satte ind i Norden, regnede svenskerne og vel med dem mange, mange andre med, at netop Sverige ville være det store centrum for chartertrafikken her i Norden og i Nordeuropa. Men det er gået — hvad adskillige ikke forstår, og jeg gør det heller ikke — diametralt modsat, således at det store chartercentrum

i dag er Københavns lufthavn i Kastrup, og der er dog ingen udsigt til, at det skulle blive mindre i og med, at man flyttede lufthavnen til Saltholm.

Endelig har jeg den opfattelse, at en forsinkelse vedrørende igangsættelsen af Saltholm ville have økonomiske konsekvenser, som i dag ganske enkelt ikke kan overses, og hertil kommer, at hvis vi nu udskyder, vil det yderligere betyde enorme milliardinvesteringer — jeg siger udtrykkelig milliardinvesteringer — i den nuværende Kastrup lufthavn. Så ser jeg i den forbindelse helt bort fra, hvad det vil betyde for befolkningen derude på Amager.

Vedrørende Store Bælt er det bekendt, at vi stemte imod en vejbro og gik ind for, at vi skulle bygge en tunnel. Vi er altså stadig væk positivt indstillet over for en fast forbindelse over Store Bælt og anser også stadig væk en tunnelløsning for at være den rigtige. En af årsagerne hertil er, at vi for så vidt ikke har, skal vi kalde det en populistisk holdning til overfarten over Store Bælt, det primære hensyn er i denne forbindelse ikke et spørgsmål om persontrafikken, men nok i højere grad et spørgsmål om vare- og godstransporten, for enhver ved, at det, som vitterlig er forbundet med omkostninger i forbindelse med vare- og godstransport, er omladningsbesværlighederne. Det er altså ikke i første række persontransporten, det drejer sig om. Hvis det kun var persontransporten, det drejede sig om, er jeg sikker på, at man for så vidt godt kunne have klaret sig med færgerne mange, mange år endnu.

Men der er et perspektiv yderligere, og det er dette, at Storebæltsforbindelsen efter vor opfattelse også skal ses i forbindelse med Øresundsforbindelsen, for jeg har forstået, at en af årsagerne til, at svenskerne gik med til den trufne aftale, var, at de hermed forudså, at Danmark så også etablerede Storebæltsforbindelsen, således at Sverige ville have en direkte forbindelse fra Sverige til kontinentet uden stop af nogen art undervejs. Men det forekommer mig, at man også kan vende pilen i perspektivet den anden vej og se Storebæltsforbindelsen i et nordisk perspektiv, om man vil, i den forstand, at Storebæltsforbindelsen vil betyde, at Jylland og øerne vest for Store Bælt i højere grad bliver knyttet sammen med den

[Henning Philipsen.]

øvrige del af Danmark og således også med den øvrige del af Norden. I modsat fald har jeg den opfattelse, at man vil se, at disse områder handelsmæssigt og på mange, mange andre områder — i og med også, at Danmark er blevet medlem af EF — vil knytte sig endnu stærkere til kontinentale havne, kontinentale lufthavne, kontinentale trafikforbindelser og vareudvekslingsstationer.

Vor konklusion er derfor, at tunnelen stadig væk er den rigtige løsning efter vor opfattelse. Jeg mener, at Saltholm lufthavn skal sættes i gang pr. omgående, og derfor er det nødvendigt, når vi taler om forbindelsen over Store Bælt, i og med at man er noget usikker i regeringen med hensyn til, om det nu er det rigtige standpunkt, man har taget ved at vedtage broforbindelsen, at man lige tager op til revision og får undersøgt, om det ikke trods alt ville være rigtigere at få tunnelforbindelsen, således som vi tidligere har anbefalet det.

Inge Krogh (KrF):

Jeg vil begynde med at tale om forbindelsen over Store Bælt. Jeg er født på Fyn, og fra jeg var barn, har jeg med mellemrum hørt om denne faste forbindelse. Den har været diskuteret gang på gang, og nu blev den så endelig vedtaget i 1973. Der var først tale om en bro og senere om en kombination af en tunnel og en bro. Kristeligt folkepartis gruppe er ikke enige om dette projekt. Nogle mener, at vi bør bevare den nuværende forbindelse med færger. Det er den billigste forbindelse, det er den mindst energikrævende forbindelse, og det er i hvert fald den forbindelse, der giver de færreste færdselsuheld. Men andre og deriblandt jeg går ind for denne faste forbindelse. Jeg mener, at den forhindrer Danmark i at blive delt i en øst- og en vestdel, og den bevirker også, at erhvervslivet på Fyn vil få en opblomstring. Der har i hvert fald i nogle år været en afvandring fra Fyn, og man bosatte sig omkring hovedstadsområdet. Det er ganske vist ophørt, men der kan vel være fare for, at det kommer igen. Netop den faste forbindelse vil aflaste vores betrængte hovedstadsområde. Det vil være nemmere og mere naturligt at bosætte sig på Fyn.

Skal vi have forbindelsen, er der derimod i gruppen enighed om, at så bør det være

broen og ikke en kombination af en tunnel under Østerrenden til Sprogø og derfra en bro til Fyn. Vi går ind for en bro hele vejen, som altid er åben, og som ingen forsinkelser giver. Mange lastbiler kører om natten for at være i København om morgenen, og det vil derfor give ventetid for dem, hvis de skal vente på tog, og vi ved alt for godt, at trafikken på Store Bælt er meget intens på visse dage og på visse tider af året. Det vil også give ventetider. Der vil kunne opstå trafikkaos de steder, hvor bilerne skal lades ind på toget med alle de følger, et trafikkaos kan have.

Der er også mange mennesker, der ikke er særlig glade for en tunnel. Måske er der mere en psykisk end en reel grund til denne modvilje, men i tilfælde af læsioner eller i tilfælde af togstov vil der formentlig være betydelig større fare for panik i en tunnel end på en bro.

Vi mener altså, der bør foretages en vurdering igen, og at projektet måske må udskydes et år også af hensyn til vores økonomiske situation.

Angående den faste forbindelse København-Malmø og anlæggelsen af lufthavnen på Saltholm mener vi også, der bør foretages en vurdering. Som det er nævnt flere gange her, er det meget store investeringer, det drejer sig om. Hvor store de er, har man ikke fået oplyst. Jeg mener, man bør foretage en fornyet analyse af, hvordan flytrafikken vil udvikle sig i fremtiden. Vil den stadig udvikle sig med samme hast, og hvilke typer fly vil man få? Vil det være nogle, der kræver samme flybaner som dem, man kender nu, eller andre? En lufthavn kan give en betydelig indtjening, men vil der fortsat være denne stigning i turiststrømmen og i strømmen af erhvervsfolk?

Der vil ske betydelige investeringer i trafikken både på Amager og på Saltholm, der bliver centrum både for flytrafikken og for trafikken med biler mellem Malmø og Amager. Kristeligt folkeparti føler det u hensigtsmæssigt at koncentrere trafikken på denne måde. Der tales meget om generne af støj fra Kastrup; og at det bliver noget mindre for Amagerboerne, når lufthavnen flyttes til Saltholm, er vel nok sikkert, men alligevel vil der vel blive betydelige støjgener på den sydøstlige del af Amager. Vi bliver også meget afhængige af det svenske luftrum.

[Inge Krogh.]

Kristeligt folkeparti mener, at vi i højere grad bør sprede vore trafikinvesteringer over hele landet. Vil der ikke være mulighed for f. eks. at udbygge en jysk lufthavn? Der kan udmærket fra en jysk lufthavn være forbindelser til udlandet, ligesom der nu er charterforbindelser til udlandet.

Vi vil altså gerne være med til en revision eller en bearbejdning af projektet, idet vi godt kan se de ting, som taler for, at der skal være en lufthavn på Saltholm. Vi ved, at lufthavnen giver en betydelig valutaandtjening, og vi kan også se, at det er vigtigt med forbindelsen mellem Sverige og Danmark, og at man faktisk halvt har indgået en aftale.

Ib Nørlund (DKP):

Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Fuglsang, ikke kan være til stede, skulle jeg fremsætte nogle bemærkninger til belysning af kommunisternes synspunkter. Vi har jo ikke haft lejlighed til at følge tidligere folketings behandling i enkeltheder, og derfor må synspunkterne være af mere principiel art. Til gengæld kan det måske også have sin betydning at se folketingets behandling af disse problemer lidt udefra, for det indtryk, som i høj grad har nedfældet sig, er, at det igennem nogle årtier er lykkedes at gribe problemerne vedrørende de mest omfattende anlægsarbejder til udvikling af trafikforholdene an med en endog usædvanlig grad af planløshed. Man har ofte højtideligt vedtaget projekter og så bagefter ikke gjort noget som helst ved dem. Det er formentlig det, ministeren hentyder til i sin fremsættelsestale, når han taler om vankelmodighed og halvhjertethed.

Jeg skal indrømme, at jeg ikke er klar over, i hvilken grad stridende interesser bagved har spillet en rolle for disse ting, i hvert fald er det store entreprisinteresser, som er involveret, og deres veje er undertiden også noget uransagelige.

Men denne vankelmodighed er vel i særlig grad gået ud over hovedstaden. Det har

givet sig udtryk i den manglende udbygning af S-banesystemet, det har givet sig udtryk i den manglende oprettelse af den U-bane, der også så længe har været talt om, men som man mere og mere føler savnet af i hovedstaden. Det har også givet sig udtryk med hensyn til den beslutning om flyvepladsen, som er bestemmende for en række andre temmelig afgørende betingelser for hovedstaden og for Amager, og hvor man ikke kan komme videre med de projekter, man har med at gøre, eller overhovedet med planlægningen, fordi de helt grundlæggende ting stadig væk ikke ligger fast. Det står i høj grad i modsætning til, når militæret skal have lavet nogle ting. Så går det vældig rask, men over for disse temmelig afgørende civile ting har tempoet været et andet.

Derfor mener vi faktisk, at man kommer til situationer, hvor beslutninger, og også faste beslutninger, må tages, og efter vor opfattelse er man kommet dertil nu. Derfor må vi tage afstand fra det radikale forslag. Det vil faktisk betyde, at man begynder hele historien forfra igen og altså viderefører de lidet gloriøse traditioner, som findes.

I den forbindelse har vi i og for sig også en modvilje mod regeringens planer om at udskyde forberedelserne med et år. Navnlig for lufthavnens vedkommende er der, synes vi, grunde til, at det haster at få sat tingene i gang.

For det første er der problemet om støjplagen på Amager. I årevis har mange, mange beboere levet under forhold, som bringer mange af dem til fortvivlelse, som slider på nerverne, og mange tragedier har også forbindelse dermed. Befolkningen har jo kraftigt nok tilkendegivet sine protester og med meget stor enstemmighed bragt dem til udtryk. Jeg synes ikke, at man kan overheøre dem. Man forstår ikke, at myndighederne gang på gang har kunnet love at bringe problemerne til løsning eller begynde på arbejderne med dem for så at bryde disse forsikringer på ny.

Også i denne forbindelse kan der igen rej-

[Ib Nørlund.]

ses spørgsmål om, hvilke måske finansielle interesser der måtte ligge bag, og det er jeg ikke i stand til at besvare. Men jeg skal nok sige, at ved vurderingen af forslaget til anlæg af flyveplads giver det en vis anledning til betænkelighed, at man alligevel siger, at Sydøstamager skal forblive i støzonen.

Jeg synes også, der er et andet synspunkt, som kunne anlægges, navnlig når mange taler om disse problemer i forbindelse med den økonomiske situation. Der kunne nemlig også være et hensyn at tage til den arbejdsløshed, som man fra vismænds og andres side tilkendegiver snart kan blive et ganske betydeligt problem. Man taler om, at det kan være, man kan få en arbejdsløshed på op til 10 pct., og hvor længe et sådant niveau kan vare, vover man ikke engang at tale om. I hvert fald synes vi, at der heri ligger en opfordring til hurtigt at gøre planer til påbegyndelse af sådanne store offentlige arbejder klar, når de pludselig kan melde sig som nødvendige.

Vi synes, disse udsigter kan stille problemerne i et noget andet lys.

Hvad angår ratifikationen af de foreslåede aftaler, ser vi med sympati på den udvikling af forbindelserne til Sverige, som også ligger heri. Det er jo noget, som kan aktualiseres af hele udviklingen, nu hvor problemerne i EF måske kan vise, at alting ikke går den vej, man havde tænkt.

Vi er altså for oprettelsen af de nævnte forbindelser. Vi mener, at man må beslutte sig for Saltholm, idet udskydelsen også betyder, at der i Kastrup må foretages yderligere investeringer, som hurtigt vil fremtræde som spildte.

Jeg har et par spørgsmål at stille i forbindelse med ratifikationsdokumenterne. Vedrørende de faste forbindelser over Øresund taler man i artikel 12 om international licitation. Det kan meget vel komme til at omfatte EF-foretagender, som kan gøre krav på anvendelse af fremmed arbejdskraft. Der stilles samtidig i udsigt, at der skulle være tale om nordisk arbejdskraft, men kan en sådan indstilling opretholdes for dansk område? Det synes jeg nok vi kunne ønske besvaret.

Jeg må også sige, at når der i artikel 15 kun tales om, at man vil tilstræbe at undgå forurening, så er det egentlig en utilstedeligt

vag formulering, og man må da henstille, at det praktiseres som en absolut forpligtelse.

Hvad angår den anden overenskomst, om lufttrafiktjeneste m.m., synes jeg, man bør henlede opmærksomheden på nogle problemer, som kommer frem i artiklerne 11, 14 og 15. De er igen affødt af Danmarks ulyksalige tilknytning til NATO og til EF.

Artikel 14 fastslår, hvad der i og for sig er en selvfølge, at der ikke kan være tale om nogen begrænsning i Sveriges suverænitet og territoriale integritet i kraft af traktaten. Hvis man fra svensk side anser det som en militær nødvendighed, kan man kræve rømning af den svenske del af luftrummet i tilknytning til lufthavnen.

I artikel 15 tales der ligefrem om, at i tilfælde af krig, krigsfare eller om det ellers er nødvendigt af nationale sikkerhedsgrunde, kan den svenske regering suspendere eller ophæve retten til anvendelse af luftrummet. Selvfølgelig må man godkende Sveriges ret til dette, men jeg vil udtale en forhåbning om, at denne side af traktaten kunne virke som en tilskyndelse for danske regeringer til ikke at lade sig drage med ind i sådanne udslag af NATO-politik, at det tilmed altså i givet fald kan betyde en lammelse af hovedcenteret for vores luftfart. Derfor har jeg ikke den samme bekymring som fru Inge Krogh vedrørende det svenske luftrum, tværtimod tror jeg altså, at det burde være en støtte til at sikre en rimelig udvikling.

Angående Storebæltsforbindelsen, som jo egentlig ikke er til debat her, er vi for en snarlig oprettelse af en fast forbindelse. Her har vi forståelse for, at der endnu kan være tvivlsspørgsmål vedrørende dens udformning, og vi mener, at det kan være rigtigt at behandle problemet endnu en gang, men mener også her, at det bør gøres relativt hurtigt, sådan at dette foretagende også kan iværksættes med nødvendig prioritet.

Men vi kan altså anbefale ratifikationen af de to forelagte overenskomster.

Mølgaard (DR):

Retsforbundets gruppe — i hvert fald et flertal inden for denne — er umiddelbart positivt stemt over for forslaget om at foretage en nyvurdering af de store trafik anlæg, in casu lufthavnen på Saltholm og broen over Store Bælt.

Til lufthavnsanlægget hører jo også de

[Mølgaard.]

Øresundsforbindelser, som ministeren for offentlige arbejder gerne vil have os til at ratificere. Vi må stille os tilsvarende kritisk over for ratificeringsforslaget, som vi er tilhængere af en nyvurdering af Saltholmprestigeprojektet.

Der er sket en del, siden man i folketinget besluttede sig for at iværksætte de store anlæg, broerne og Saltholmlufthavnen. Energikrisen har gjort sig gældende, og de helt andre priser på transport af den ene og den anden art gør det regnestykke, man nu engang må lave, inden man foretager investeringer, helt anderledes. Ja men så må regnestykket da gøres om.

Der er også sket det, at vi har fået et nyt folketing. Retsforbundet vil ikke undlade at gøre sit til, at det nye folketing også bliver et mere omkostningsbevidst folketing end det gamle. Jeg tror, alle parter og partier i denne sal ville gøre klogt i også at forstå den del af valgets tale, der sagde, at man skal vise omkostningsbevidsthed, passe på samfundsøkonomien, fra folketingets side; det gælder også regeringen i øvrigt.

De store beløb, vi her skal tale om, gør det ekstra nødvendigt at holde sig dette for øje. Lad os tage projekterne ét for ét. Saltholm var jo, allerede før energikrisen satte ind, helt åbenbart et prestigeprojekt. Cost-benefit-analyser talte bestemt ikke for det. De regnebrætsbetragtninger, man så stillet op til støtte for forslaget, var uholdbare. Behovspøgelserne blev afsløret som vildt overdrevne, særinteresserne havde åbenbart haft alt for let spil.

Med energikrisens yderligere virkninger, hvor flyvningens udviklingstakt uvægerlig vil blive begrænset, må der opstilles nye cost-benefit-analyser og det er da sandsynligt, at disse cost-benefit-betragtninger yderligere vil understrege, at hvis man vil iværksætte dette projekt, skal det ikke være af samfundsøkonomiske grunde, det skal alene være som prestigeprojekt, men så lad os dog få afsløret, hvad det er, man iværksætter. Retsforbundet vil ikke medvirke til en sådan iværksættelse.

Et års udskydelse med samtidig beslutning om, at man derefter skal tage fat, er ikke sagen, det er ikke nok. Lad os hurtigst muligt få Saltholmprojektet udbygget for at mindske investeringerne i Kastrup, fører

man frem som argumentation. Men den nye situation gør vel også investeringsbehovene i Kastrup, så længe lufthavnen bliver liggende dér, tvivlsomme.

Miljøhensyn fører man frem. Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte, at støjproblemerne var under løsning, at teknikerne var ved at kunne klare det, og der er grund nok til at holde fast på, at der også kan være brug for Saltholm til andre formål, til rekreative formål, sådan som Saltholm er der i dag uden cementbaner fyldt ud over øens strækninger.

Til lufthavnsprojektet knytter der sig ifølge traktaten med Sverige ulykkeligt påflettet et fastforbindelsesforslag, et motorvejsforbindelsesprojekt mellem Sverige og Danmark eller mellem København og Malmø via Saltholm og et jernbaneforbindelsesprojekt Helsingør-Helsingborg. Det konkrete projekt med motorvejen indebærer en forlængelse af vejstrækningen med 25 km i forhold til, hvis man havde ført broen ind syd for Malmø i stedet for ved Barsebäck. Kan det være sagen at stå på en linjeføring, der kun er lagt for at imødekomme Malmøs særinteresser?

Oliepriserne gør det højst nødvendigt at begrænse vejlængderne mest muligt. Opsplitningen i to forbindelser, en Helsingør-Helsingborgforbindelse og en Saltholmmotorvejsbro, er der i høj grad grund til at sætte et spørgsmålstegn ved, hvis man er i det samfundsøkonomiske hjørne.

Det gælder også på Store Bælt, at vi må begrænse vejlængderne. Lad mig sige det helt klart: det er og bliver en stor ulykke, at man ikke for en menneskealder siden lavede en fast Storebæltsforbindelse for at knytte vort land sammen, også af samfundsøkonomiske hensyn. Ugjort gerning fra tidligere folketingets side må vi tage til efterretning, og vi må gøre det uden at blive panikagtige i vor stemning. Vi må passe på ikke at skynde os at gøre, hvad der burde være gjort i 1950; det er jo ikke sikkert, at det er godt at gøre det i dag.

Oliekrisen gør det nok ekstra formålstjenligt at hive det projekt frem, som teknikerne havde anbefalet, men som et flertal i det gamle folketing forkastede, projektet om etablering af en tunnel over Store Bælt eller under, som man nu vil det, en tunnel med fladvogne til biltransport. Brændsels-

[Mølgaard.]

økonomiregnestykket vil være alvorligt forrykket i dag til fordel for denne løsning fremfor broen.

Jeg vil anmode om, at man i det forestående udvalgsarbejde søger foreløbige udtalelser indhentet fra sagkyndig side om forskydninger i cost-benefit-regnestykket, så vi får et foreløbigt fingerpeg om, hvor stærke forskydningerne er, men vi må have de helt nøjagtige tal frem, hvilket formentlig ikke kan klares under det forestående udvalgsarbejde. Vi må give os den tid, som man skal have for at få de helt konkrete, nøjagtige beregninger frem for situationen i dag, inden vi binder os videre, inden vi kommer længere i udførelsen af de projekter, som er vedtaget. Det er hensigten med vort ønske om en nyvurdering.

Lad mig slutte af med et par ord om nødvendigheden af at knytte Danmark og det øvrige Norden sammen. Jeg tilslutter mig helt dette synspunkt, og jeg kunne have ønsket mig, at flere her i salen i konkret politisk handling i relation til dansk udenrigs- og markedspolitik over for de europæiske integrations- og harmoniseringsbestrebelse gav den idé, de her så varmt slår til lyd for, et konkret politisk indhold.

Det er min opfattelse, at Saltholmprojektet og delingen af forbindelsen til Sverige på to sæt overfartsveje intet bidrager til nordisk samhörighed.

Jeg er også overbevist om, at den svenske holdning til en fornuftig nyvurdering af anlæggene ikke vil være det fornærmede barns. Svenskerne har også forstand på økonomi, og svenske regnestykker kunne vel også trænge til en revision. Det kommer vi nok helt overens med svenskerne om, det vil jeg gerne erklære mig tillidsfuld over for.

Camre (S):

Jeg ville gerne komme med nogle bemærkninger til ratifikationen af overenskomsten af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund.

Det er min opfattelse, at den forhenværende trafikminister, hr. Kampmann, fortjener megen ros for, at den overenskomst, som vi nu skal ratificere, er kommet til at omfatte både en vejforbindelse København-Malmø og en jernbaneforbindelse i lin-

jen Helsingør-Helsingborg. Det svenske udgangspunkt var som bekendt kun vejforbindelsen, og det er en dansk fortjeneste, at regeringen og fhv. minister Kampmann fastholdt, at der måtte etableres en jernbaneforbindelse samtidig.

Nu er vejforbindelsen jo finansieret af Sverige, og det er som bekendt ikke god tone at rejse spørgsmål om værdien af en gave, men når jeg tager ordet i denne debat, er det, fordi jeg repræsenterer et af de områder i København, der gennemskæres af en støjende motorgade, nemlig Vestmotorvejens forlængelse ind i Københavns kommune, der jo sine steder går kun få meter fra beboernes vinduer.

Denne motorgade udgør netop i dag forbindelsen mellem Amager, og dermed også Sverige via Limhamn-Drøgrø, og det øvrige Danmark og altså dermed også det sydlige udland, og det er i den forbindelse magtpåliggende for mig at sige, at det er min principielle opfattelse, at det er vigtigt at fastholde samtidigheden af etableringen af henholdsvis vejforbindelse og jernbaneforbindelse.

Ifølge overenskomsten af 8. juni 1973 nævnes året 1985 som færdiggørelsestidspunkt for begge de to forbindelser, men ikke med samme vægt. Ifølge artikel 3 skal vejforbindelsen åbnes

„...så snart som muligt og senest år 1985.“

Om Helsingør-Helsingborglinjen siger artikel 32:

„Anlægget af HH-tunnelen skal påbegyndes så snart som muligt og fremmes i den takt, hvori landenes ressourcer tillader det, særligt under hensyntagen til opgaverne med at tilvejebringe KM-forbindelsen“ — altså København-Malmøforbindelsen — „og en lufthavn på Saltholm. En retningslinje for planlægningen bør være, at HH-tunnelen færdiggøres omkring år 1985.“

Se, det er jo noget svagere end formuleringen vedrørende København-Malmøforbindelsen, så jeg beder trafikministeren bestræbe sig på, at jernbaneforbindelsen over Helsingør-Helsingborg virkelig bliver etableret samtidig med vejforbindelsen. Sker det ikke, vil vi få en yderligere forøgelse af den tunge lastvognstrafik med flere trafikdrab, flere kvæstede, mere luftforurening og flere støjgener. Jeg kunne såmænd for den sags

[Camre.]

skyld sige, at hvis jernbaneforbindelsen kom først, ville ministeren ikke høre nogen negative ord fra min side i den forbindelse.

Det er en kendsgerning, at lastvognstrafikkens konkurrenceevne i forhold til jernbanetrafikken bl. a. skyldes, at lastvognstrafikken ikke betaler sin faktiske andel af vejomkostningerne. Skulle lastvognstrafikken det, og det mener jeg for så vidt at den burde, ville dens underskud med i øvrigt ens priser være større end DSBs meget omtalte underskud.

Det er altså min bestemte overbevisning, at det ud fra trafikikkerhedshensyn, forurenings- og miljøhensyn og økonomiske hensyn er bedst, at tunge laster over større afstande transporteres pr. tog. Derfor er det af største betydning, at jernbanetrafikken får mindst lige så hurtig og lige så effektiv overfartsmulighed som vejtrafikken. Alt, hvad der kan gøres for at hindre en kunstig forvridding af trafikken bort fra jernbanerne og over på vejene, må simpelt hen gøres.

Et andet væsentligt punkt, jeg gerne vil berøre, er kvaliteten og placeringen af de tilslutningsveje, vi skal anlægge på dansk side til vejbroen København-Malmø. Jeg har allerede nævnt min egen valgkreds', Valbys, problemer, men også andre bydele er berørt, for så vidt hele vejen fra brofæstet på Amager og til Østersøen, henholdsvis til landegrænsen i Sønderjylland.

Det er en meget stor økonomisk belastning, som altså i vidt omfang kunne undgås, hvis vi satsede mere og alene på jernbanetrafikken. Men det må være en klar betingelse, at disse vejforbindelser er færdige samtidig med vejbroen, og at de er placeret uden om de egentlige boligområder. Jeg tænker altså her primært på Vestmotorvejens sydlige indføring over Avedøre Holme og på forholdene på Amager, som bestemt ikke er ideelle i dag, men som jo altså også kan blive slemme i nærheden af en stor motorvej.

Jeg håber altså, at ministeren vil tilgodese disse hensyn, og skulle ministeren ikke sidde lige til 1985, skal jeg nok, hvis jeg får mulighed derfor, prøve at holde hans efterfølger eller hans efterfølgere fast på miljøhensynet, hensynet til de mennesker,

der nu engang først og fremmest skal bo i landet.

Poul Boeg (CD):

Det hovedindtryk, der fæstner sig efter denne debat, er vel det, at der i de fleste partier synes at være ret delte meninger om, hvordan man skal stille sig til det, vi her debatterer.

Det gælder også centrum-demokraterne, hvor min partifælle, ordføreren hr. Ib Larsen netop også gjorde opmærksom på, hvordan et flertal stillede sig, og derved antydede, at der også var andre synspunkter i gruppen. Jeg vil gerne bidrage til debatten ved at nævne nogle af disse andre synspunkter. Det ligger jo også helt på linje med, hvad der skete så sent som i foråret 1973, hvor visse partier ligefrem havde mere end én ordfører til at fremsætte deres synspunkter.

En af de ting, der har slået mig, er, at man fra flere sider i denne debat peger på, at her har man en tidligere vedtagelse, og derfor synes man ikke at kunne røre ved den.

For det første er der måske grund til at minde om, at denne vedtagelse jo ikke skete i 1973, men selve principbeslutningen går helt tilbage til 1969 og er altså henved 5 år gammel. Der skulle vel ikke være noget aparte i, at man efter så lang tids forløb, når der har været en mellemliggende udvikling, ser på det igen.

For det andet har jeg også lidt svært ved at forstå dem, der vender sig imod det radikale forslag om at foretage en nyvurdering. Der ligger jo ikke i forslaget om en nyvurdering nogen forhåndsstillingstagen til selve realiteten. Og ønsket om en nyvurdering opstår jo bl. a., fordi vi har fået en række saglige indvendinger.

Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte et eksempel fra en kronik, hvor alle vel var enige om, at det var en ekspert, der udtalte sig, og der findes jo adskilligt andet materiale af den art. Situationen kan for så vidt siges at minde lidt om den debat, vi for nylig havde om anlæg af atomkraftværker, hvor der jo også fra ubetinget sagkyndig side rejste sig advarende røster.

Man kan altså ikke, som jeg har hørt det gjort i korridorerne her i huset, afvise disse betragtninger med, at det er propaganda-

[Poul Boeg.]

materiale, eller at det er synspunkter, der fremkommer fra pressionsgrupper. Pres-sionsgrupper er jo grupper, der har en selv-stændig interesse i at opnå et eller andet mål. Det er der altså slet ikke tale om her. Materialet kommer fra kræfter, der kun er interesseret i at bringe objektive oplysninger frem.

Af disse grunde mener jeg — og som sagt en del i min gruppe — at det vil være rigtigt at gå ind for tanken om en nyvurdering, førend vi låser os endeligt fast på noget. Disse generelle betragtninger vil jeg gerne supplere med et par konkrete bemærkninger om de to projekter: Saltholm og broen over Store Bælt.

Hvad angår Saltholm, spurgte hr. Bilgrav-Nielsen, om ikke der var andre, der i debatten ville komme frem med andre synspunkter, og jeg vil da gerne pege på et eller to, så kan de jo tages op under udvalgsbehandlingen.

Blot for at illustrere, at der er noget, der tyder på, at man slet ikke har det hele med, vil jeg eksempelvis pege på den udvikling, der ligger i de såkaldte STOL-fly, der jo kan starte næsten lodret, og som derfor betyder en væsentlig ændring i støjproblemet.

Så vil jeg også gerne pege på det rekreative problem, det er kun blevet nævnt her ganske kort og periferisk. Jeg vil i al almindelighed rejse det spørgsmål, om det måske ikke var på tide, at vi somme tider standsede op og ikke udelukkende tænkte på økonomi, men også på økologi. Det er selvfølgelig rart at have en god økonomi, men det er jo også rart at sørge for, at man kan overleve, og hvis man ser på det materiale, der foreligger her, så ser man, at der af videnskaben nu ofte tegnes et ret foruroligende billede.

Jeg vil ganske kort gerne pege på en bog, der forleden blev omtalt i pressen, som nærmere gjorde rede for, hvordan det foreløbig er lykkedes menneskeheden at udrydde 130 dyre- og fuglearter, hvordan man i visse dele af verden nu ofrer meget store summer på at forsøge at bevare dyrearter, der stærkt er ved at uddø, hvordan man for øjeblikket på zoologisk museum har lavet en udstilling, der hedder „En klode uden dyr“, osv. osv.

Jeg vil også gerne, når hr. Henning Philipsen gør opmærksom på, at denne side

af sagen, og herunder den ornitologiske, bl. a. kan reduceres til noget med nogle måger, og også til illustration af, at der her er tale om sagkundskab, henviser til et værk, der hedder „Større danske fuglelokaliteter“. Det er udgivet af Dansk Ornitologisk Forening under medvirken af statens naturfrednings- og landskabskonsulent, altså af en objektiv statsinstans. Hvis hr. Henning Philipsen, eller til sin tid udvalget, ville have ulejlighed med at slå op på side 195 i dette værk, så vil de se, at der er ca. 30 ynglende og ca. 30 trækkende og rastende fuglearter på Saltholm, herunder en række rovfugle, hvis bestand er stærkt på retur, og som jo også, som så meget andet, har en væsentlig betydning i den økologiske balance.

Endelig vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om Storebæltprojektet, idet jeg dér gerne vil pege på et alternativ. Jeg mener, det er berettiget at tage det med ind, fordi jeg ser, at det også blev berørt under en tidligere debat om dette spørgsmål i 1973. Jeg kan henviser til Folketingstidende 1972-73, sp. 3047-3049. Da kom man i forbindelse med debatten om disse trafikprojekter også ind på muligheden af et Fehmarn-projekt som et eventuelt alternativ til Storebæltprojektet. Det falder i tråd med det, som flere ordførere har været inde på, nemlig at noget af betydningen i dette projekt også skulle ligge dels i den forbindelse, man derved fik til Sverige og det øvrige Norden, dels i dette, at man fik en forbindelse ned til Europa sammenhængende med vor europæiske orientering i markedspolitikken osv. Et Fehmarn-projekt ville jo nok frembyde visse fordele, som jeg håber man vil være opmærksom på i trafikudvalget, hvor jeg desværre ikke selv sidder, hvorfor jeg benytter lejligheden til at få disse synspunkter frem her. Jeg håber man vil være opmærksom på dette projekt i forbindelse med finansieringsspørgsmålet, som jo er noget af det, der har stået i forgrunden i denne debat, betænkelighederne ved de store investeringsbeløb. Man ved, sådan som det var fremme i sin tid bl. a. i fjernsynet, at der her foreligger et tilbud om udenlandsk finansiering af et sådant projekt. Dermed ville altså én vanskelighed være overvundet. En anden ting, som også i sin tid er blevet nævnt her i tinget, men som vel nok fortje-

[Poul Boeg.]

ner at blive gentaget, er den væsentlige betydning, dette projekt kunne have som led i en egnsudvikling. Jeg tænker her naturligvis på, hvad et andet folketingsmedlem i sin tid betegnede som de underudviklede områder i den sydlige del af Lolland-Falster. De, der kender noget specielt til forholdene dernede, ved, at det er et område, der trænger stærkt til en egnsudvikling, og her ville et projekt af denne art sikkert kunne have en væsentlig betydning. Det må selvfølgelig i givet fald ses i sammenhæng med det såkaldte Farøprojekt; man må selvfølgelig samtidig have en ordning, for så vidt angår en ny Storstrømsbro, men denne er jo ikke til debat i denne omgang, og det skal jeg lade ligge.

Jeg vil afslutningsvis blot gerne sige, at af de grunde, jeg har nævnt her, og af en række andre grunde er vi en del inden for centrum-demokraterne, der vil yde både i udvalgsarbejdet og ved vores stemme positiv støtte til det radikale forslag om en nyvurdering. Det forekommer os sammenfattende, at hvis man vil møde problemerne med saglighed, med objektivitet og med fordomsfrihed, så kan man i hvert fald ikke, når det ikke kan bestrides, at der er væsentlige nye momenter, der er kommet frem siden sidst, gå den vej, at man uden videre afviser et ønske om en nyvurdering.

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Jeg kan jo begynde med at takke for en god debat. Der er måske kommet nye synspunkter frem, men de fleste har vi jo debatteret mange gange før her. Jeg er ikke ganske klar over — jeg har ikke kunnet granske hjerte og nyre, som hr. Bilgrav-Nielsen var ved at gøre det, idet han trak hver enkelt frem — om der ud af de taler, der er holdt, kan aflæses et flertal for at ratificere disse to overenskomster. Men jeg vil næsten skønne det, og hvis det er tilfældet, takker jeg for det. Men i hvert fald kan jeg da håbe på et virkelig godt, sagligt arbejde i udvalget.

Nu skal jeg ikke holde nogen lang tale igen; jeg har sagt min mening om tingene i fremsættelsestalen. Men jeg vil gerne sige, at hvis vi ikke ratificerer disse to

folketingsbeslutninger, så falder aftalen med Sverige sammen, og jeg mener nu ikke, det bør være praksis ved regeringsskifte, at den nye regering ikke vil vedstå aftaler, der er truffet med andre lande. Det har noget med troværdighed, og det har noget med vederhæftighed at gøre. Visse forhold kan jo være ændret, men ikke så grundlæggende, at man bør se bort fra, hvad der er gået forud.

Jeg mener, der her — og det er vidtrækkende forslag, det erkender jeg — er tale om investering for fremtiden og investeringer, der vil give gode renter. Det særlige, der er ved regeringens genfremsættelse af de to forslag til folketingsbeslutning om trafik anlæg i Øresundsområdet og Store Bælt, er jo, som det fremgår af min fremsættelse, en udskydelse af tidsfristen med 1 år, hvor der kan blive tid til en genovervejelse af formen for den faste forbindelse over Store Bælt. Med hensyn til det sidste, Store Bælt, mener jeg, at tidligere divergerende meninger i folketinget giver anledning til, at vi tager det op til overvejelse, og jeg mener også, som det er nævnt i mange af talerne, at de indtrufne begivenheder med hensyn til energi og økonomiske forhold må give anledning til, at vi overvejer, om ikke det måske vil være forstandigt — jeg har ikke sagt det bestemt — med en tunnelforbindelse. Det er jo billige anlæg, det ved vi allerede, og et tunnelanlæg vil formentlig også være energibesparende fremover.

Min forgænger i embedet, hr. Kampmann, sagde noget om, måske lidt kritisk, hvad jeg har tænkt at gøre ved investeringerne i Saltholm lufthavn. Hvis hr. Kampmann havde været minister, ville han formentlig efter egne udtalelser — jeg er dog ikke sikker på det — allerede have haft en anlægslov vedrørende Kastrup lufthavn færdig. Jeg vil da tro, at der også hos min forgænger herskede betydelig tvivl om, hvor meget en sådan udbygningslov skal omfatte. Jeg mener ikke, der er divergens mellem os om, at når vi får behandlet lovforslaget færdigt, skal det omfatte hele den resterende udbygning i Kastrup. Det er vi næppe uenige om. Men spørgsmålet er jo, hvor stor en beløbsramme man vil afsætte til denne udbygning i Kastrup, indtil vi har fået byg-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

get ud på Saltholm. Der er jo tale om forskellige ting, der er udbygningen af en parallelbane til 12-13, som der har været talt så meget om før, og der er i det hele taget spørgsmålet om, i hvor stor udstrækning vi kan forsvare at holde igen på de investeringer, der skal foretages derude, på baggrund af at vi vil gå i gang med udbygningen på Saltholm. Derfor tror jeg ikke, der sker noget ved, at jeg nu tager mig tid til at få det grundigt undersøgt, og derfor vedkender jeg mig, at vi næppe får forslaget frem så betids, at det kan blive gennemført i denne samling. Det var formentlig det, hr. Kampmann hentydede til. Men vi vil gå i gang med snarest at få en virkelig vurdering af, hvor store beløbsrammer vi vil sætte ind på en samlet udbygning i årene fremover i Kastrup, indtil Saltholm er færdig. Det er begrundelsen for, at lovforslaget kommer lidt senere, end hr. Kampmann måske har ventet. Jeg synes, det er forsvarligt.

Hr. Kampmann talte også om den del af det samlede Øresundsprojekt, der hedder HH-forbindelsen, og blev jo bakket meget stærkt op af hr. Camre. Jeg vil gerne sige, at jeg er ikke uenig i det, hr. Camre sagde i al almindelighed om den kollektive trafik, ej heller værdien af udbygningen af tunnelen i HH-linjen, og ville ikke have noget imod, at det fremmes. Nu er der jo lagt en tidsplan. Det er rigtigt, som hr. Camre skildrede, at det er muligt, der blæser en blidere vind for at fremme HH-linjen også i visse svenske kredse — det fremgik også af en diskussion på Nordisk Råds møde — og hvis det inden for de rammer, som nu skal aftales for udbygningen, er muligt at rykke en jernbanetunnel ved Helsingborg-Helsingør lidt frem i prioritetsrækken, så er det klart, at det er noget, vi fra dansk side i høj grad er interesseret i. Det er jo en tunnel, vi skal bygge i fællesskab med Sverige. Det er også rigtigt, som hr. Camre sagde, at denne udbygning af vejforbindelserne i forbindelse med tunnelen er overordentlig vigtig.

Jeg kan godt give tilsagn om, at når vi nu får ratificeret disse overenskomster, så er det da rimeligt, at vi får en forhandlingsdelegation nedsat til at træffe aftale med svenskerne om de praktiske ting.

Jeg tror ikke, det nytter, at jeg går ind i en diskussion med hr. Bilgrav-Nielsen. Jeg er bange for, at argumenter — det er min erfaring fra talrige diskussioner her, jeg har påhørt — vil prelle af, men det er da rimeligt, at de argumenter, som formentlig igen vil blive ført frem fra hr. Bilgrav-Nielsens side, kommer til overvejelse i udvalget. Det er jo ikke blot støjproblemet ved Kastrup, der er tale om, det ved hr. Bilgrav-Nielsen godt, det er også spørgsmålet om, hvorvidt der overhovedet er plads til en udbygning i Kastrup. Det er der jo ikke, hvis de prognoser, vi kender, holder.

Jeg blev direkte spurgt, om konsekvensen af dette ene års udsættelse vil være besparelser. Det kan det komme til at betyde, for der er afsat 15 mill. kr.+12 mill. kr. på finansloven, og de bliver formentlig ikke brugt, når vi nu udskyder sagen et år og undersøger den på ny. Der kan altså optræde besparelser på finansloven.

Jeg kan bekræfte over for fremskridtspartiets ordfører, at det er milliardbeløb, der er tale om. Det er der vel ingen der er i tvivl om. Om det bliver 8 eller 9 mia kr., det skal jeg ikke sige, men jeg vil gerne give tilsagn om, at udvalget skal få oplysninger om de nyeste tal og de nyeste prognoser.

Jeg vil gerne understrege, hvad hr. Holmberg sagde. Når man vurderer disse forslag om udbygning på Saltholm — og det kan lyde så grumme dyrt — så er der to ting, der skal tages med i betragtningen. Vil vi udbygge i Kastrup og tage den trafik, som prognoserne udstikker der vil blive fremover, så vil det komme til at koste nogenlunde de samme milliardbeløb som udbygningen på Saltholm. Det synes jeg nok må indgå i vore betragtninger også. Dernæst vil, som det vist allerede er nævnt, denne udbygning på Saltholm, i hvert fald driften af den, efter min opfattelse blive rentabel, det vil ikke blive noget, som de danske skatteydere i almindelighed skal betale; det er jo dem, der bruger denne lufthavn, der kommer til at betale driften af den og også forrentningen af den kapital, der skal investeres i den.

Jeg takker for forhandlingen, og jeg har det håb, at der også er et flertal, når udvalgsarbejdet er færdigt, for her i tinget at

[Ministeren for offentlige arbejder.]
ratificere disse forslag. Jeg håber, at denne afklaring kan ske ret hurtigt.

Kampmann (S):

Man kunne have sine værste anelser om, hvorvidt flertallet fra maj-juni om Store Bælt og Saltholm måtte have forskudt sig efter 4. december 1973, men ligesom trafikministeren mener jeg på grundlag af indlæggene, at en optælling tilkendegiver, at der er sikret et flertal for ratifikationen, og det anser jeg for en lykke.

Det gør jeg også ud fra det synspunkt, at hr. Bilgrav-Nielsens forslag blev bakket op fra fremskridtspartiet — jeg ved ikke, om det var at et flertal eller et mindretal eller midt imellem fra fremskridtspartiet — og formentlig af et flertal fra det konservative folkeparti, der dog tidligere har været delt og formentlig stadig væk er delt i spørgsmålet, men hr. Bilgrav-Nielsens forslag er jo i bund og grund meningsløst. Det, som man og de, der støtter hr. Bilgrav-Nielsen, opfordrer til, er, at man skal foretage en nyvurdering samtidig med, at man forkaster de overenskomster, der foreligger her. Det er meningsløst, for hvis man forkaster disse overenskomster, er der ikke noget at nyvurdere. Der er jo ikke tale om, at man herefter uden videre vil kunne bygge Saltholm lufthavn, eller at man kunne bygge eller være medvirkende til en KM-forbindelse eller en HH-forbindelse, for det kan simpelt hen ikke realiseres. Derfor var jeg i mit første indlæg inde på, at en nyvurdering i realiteten vil sige, at man torpederer Saltholm lufthavn, man torpederer KM-forbindelsen, og man torpederer HH-forbindelsen, og så koncentrerer man sig om Store Bælt. Det er også en politik at have, men så synes jeg, man skal sige, at det er det, der er politikken bagved. Der er ikke noget at prioritere i forhold til, hvis man forkaster de overenskomster, der foreligger her. Det er min bestemte personlige opfattelse, at der ikke i årtier kan tilvejebringes et tilsvarende overenskomstgrund-

lag med svenskerne som det, der ligger på folketingets bord i dag. Og uden en overenskomst er der ikke nogen luftrumsaftale, og dermed er der ikke nogen Saltholm lufthavn, og uden en overenskomst er der ikke nogen forbindelse i KM-linjen, og uden en overenskomst er der for mig at se ikke mulighed for at udføre HH-tunnelen nogenlunde samtidig med KM-forbindelsen. Så hvorfor dog ikke sige, at det er et meningsløst forslag, hvis man skal tage det for dets pålydende? Det har kun det ene sigte at torpedere de investeringer, der er tale om i Øresundsregionen og Saltholm lufthavn. Det er jo realiteten. Det er muligt, at medløberne til hr. Bilgrav-Nielsen ikke har gennemskuet, at det er det, der er sammenhængen, men hvis man har set samtlige hr. Bilgrav-Nielsens indlæg omkring Saltholm lufthavn, hvor han afspiller den samme plade ustandselig og når som helst lejlighed gives, så burde man ikke være i tvivl om, at det er motiveringen for det forslag, som ligger her.

Der blev nu trukket et par nye eksperter frem i denne forbindelse. Det fører ikke til noget at ligge og skyde hinanden ned med eksperter. Lige så vel som man kan fremdrage nogle tilsyneladende ekspertudtalelser for det ene, kan man fremdrage tilsyneladende ekspertudtalelser for det andet, og vi er sat her ind i folketinget for at vælge imellem de forskellige. Jeg vil godt advare, når hr. Weibøl bliver trukket frem i denne forbindelse som lufthavnschef. Det kunne måske for visse sjæle danne den opfattelse, at hr. Weibøl altså er den daglige leder i Københavns luftfartsvæsen; det er ikke tilfældet.

En række af de synspunkter, som er fremført, er synspunkter om at blive i Kastrup, og det vil formentlig sige, blive i Kastrup med de miljømæssige gener, som er i Kastrup, og blive i Kastrup og tage en udbygning i Kastrup, som er lige så dyr eller dyrere, end det vil være at flytte til Saltholm. Hr. Bilgrav-Nielsen ved jo ganske udmærket, at skal man udbygge Kastrup til den kapacitet på ca. 20 mill. passagerer om året, som

[Kampmann.]

er forudsætningen for starten på Saltholm, da vil det koste det samme i Kastrup, og man vil ikke kunne være i de nuværende bygninger i Kastrup, men skal udradere store dele af Amager, hvor der i forvejen er beboelse, med tilsvarende miljømæssige gener dér. Så det er konsekvensen af synspunktet, hvis man i øvrigt regner med udviklingen i passagetallet og ikke ønsker at udtynde grundlaget til fordel for en række jyske lufthavne, måske særlig i nærheden af — ja jeg var ved at sige hr. Billund-Nielsen, men det var ikke det, jeg mente — Billund lufthavn, som hr. Bilgrav-Nielsen jo så ofte har gjort sig til talsmand for.

Jeg kan heller ikke lade være med i anledning af hr. Poul Boegs indlæg at tænke på, at der dels i trafikudvalget, men også nu her i salen, har været en tendens til, at så snart det drejer sig om trafikprojekter, så skal samtlige forudsætninger fra trafikprojektets start tages op til nyvurderinger. Der er egentlig ikke ret mange andre større beslutninger i folketinget, der bliver udsat for den samme procedure. Men samtlige spørgsmål, som har været belyst og belyst igennem årtier for en række af spørgsmåle-nes vedkommende, de skal trækkes frem nu her, og det skal påpeges, at det ikke er indgået i debatten.

Der blev nævnt tre eksempler, som ikke er indgået i debatten, nemlig spørgsmålet om nye flytyper, STOL-flyene. De har været undersøgt fra A til Z i debatten. Dernæst blev nævnt det, vi kan kalde det ornitologiske argument vedrørende trækfuglene og fuglenes placering på Saltholm. Det har også været belyst i debatten. Endvidere blev nævnt spørgsmålet om en fast forbindelse et helt andet sted end over Store Bælt, nemlig en Østersøforbindelse. Det har også været nævnt i debatten, og man tog til efterretning, at den daværende trafikminister sagde, at man ikke vil tage stilling til dette projekt før 1980.

Det var tre af de eksempler, hr. Poul Boeg nævnte, som alle har været inde i debatten, og jeg vil da godt vende tilbage til hr. Bilgrav-Nielsen og sige, at disse spørgsmål, som hr. Bilgrav-Nielsen nævnte om de økonomiske konsekvenser, de miljømæssige konsekvenser osv., blev belyst i timevis i trafikudvalget, i timevis i debatter her

i folketingsalen i forbindelse med anlægsloven. Baggrunden eller forudsætningen for anlægsloven var de to overenskomster, og det er det, det drejer sig om nu; så er der ikke nogen grund til at hvirvle hele debatten fra anlægsloven op nu igen, fordi man ikke kunne komme igennem med sine synspunkter i maj-juni måned. Det er i virkeligheden det, hr. Bilgrav-Nielsen vil ved denne lejlighed. Det er efter min mening en tragedie, hvis ikke vi gennemfører disse to overenskomster, ikke alene for det særlige spørgsmål, det vedrører, men i allerhøjeste grad for det nordiske samarbejde. Jeg personlig ser det som et af de mest konkrete og måske det eneste virkelig konkrete spørgsmål af større omfang, som de nordiske lande har kunnet blive enige om. Svenskerne har vedtaget det med markant flertal; det er os, der mangler, og vi bør ikke mangle ved denne samlings udgang.

Holmberg (V):

Jeg har ikke så forfærdelig mange bemærkninger til hr. Bilgrav-Nielsen, for vi har hørt den tale før, måske fremført med lidt andre ord. Når hr. Bilgrav-Nielsen nævnte, at der var en hel del nye interessante synspunkter, så kan det altid diskuteres, hvad interessante synspunkter er. Nye var de i al fald ikke, for vi har drøftet det her og i udvalget i mange, mange år, og vi konstaterer altså, at det er det samme sagt på en anden måde.

Jeg er enig med hr. Kampmann i, at når hr. Bilgrav-Nielsen citerer alle de forskellige personer, så har det ingen større betydning, for det er os, der skal træffe afgørelsen, og vi kunne jo nemt finde lige så store kapaciteter, der havde et andet synspunkt, hvis vi ville bruge dem. Det giver jeg altså meget lidt for. Vi er selvfølgelig alle sammen enige om, at det er en meget stor beslutning, vi står over for, og jeg har ikke skygge af tanke om, at vi kan overbevise hr. Bilgrav-Nielsen. Men af hensyn til de nye medlemmer og de nye partier, som af gode grunde ikke kan have de samme forudsætninger, som vi har fået igennem mange år, vil jeg bare nævne, at for mange år siden startede vi som modstandere af Saltholm og blev tilhængere under de forhandlinger, vi havde. Går vi tilbage til 1964, forkastede regeringen jo dengang tanken om at ud-

[Holmberg.]

bygge Kastrup med flere motiveringer, men i al fald af egnessige, byplanmæssige og miljømæssige grunde, og det står for mig på den måde, at den afvisning, der dengang kom, måske mere skulle ind i billedet i forbindelse med Kastrup end den åbenbart kommer fra visse sider.

Så er der en del materiale om det driftsøkonomiske og det miljømæssige og de driftsøkonomiske muligheder på Amager kontra Saltholm, som hr. Bilgrav-Nielsen jo kender, men som de nye medlemmer af de nye partier af gode grunde ikke kan kende. Det kan nok være rimeligt, at de, inden beslutning skal træffes, sætter sig ind i dette materiale. Det er ingen bebrejdelse, naturligvis ikke, det er bare en konstatering. Vedrørende de driftsøkonomiske muligheder for Amager og Saltholm, hvad er egentlig konklusionen her? Ja, det er jo, at der er teknisk mulighed for at udbygge Kastrup til en standard på ca. 20 mill. passagerer. Det er teknisk muligt. Saltholm har muligheder op til 60 mill. passagerer. Men hvis vi blev på Kastrup, ville det kræve omfattende indgreb i Dragør og St. Magleby kommuner, og skal Kastrup udbygges til den trafik, som vi formoder kommer, så vil det jo betyde i al fald, at zone 1 nok også skal friholdes. Og hvad vil det så koste? Ja, det er regnet ud til efter den 14. alm. vurdering at blive 955 mill. kr.; men med tillæg af en difference mellem handelsværdi og vurdering på ca. 50 pct. kommer vi op på 1.500 mill. kr. alene for ekspropriationen. Og så er det skønsmæssigt anslået, at hvis vi gør det, som jeg nævnte her, og skal udbygge dér, så bliver der i al fald 15.000 mennesker, som skal flyttes — jeg ved ikke, om det er almindelig kendt; det er det måske nok, jeg siger: måske nok. Regner vi så med, at det kan koste ca. 300.000 kr. pr. husstand. så kommer vi op på ca. 1,5 mia kr. også her. Nogle af de tal, som jeg nævner, er jo skøn, det kan være fejlskøn, men tallene kan lige så godt blive højere, som de kan blive lavere. Men det er rigtigt, at tilhængere og modstandere har svært ved at overbevise hinanden, i al fald vi, der har siddet herinde i så mange år, men jeg synes alligevel, det er rimeligt, at de tal og de argumenter, jeg nævner her, kommer med i debatten, så det også kan læses senere af dem, der nylig er kommet til.

Men tilbage bliver altså, at Kastrup skulle blive billigere, og det er i alle tilfælde ikke rigtigt.

Så vil jeg i øvrigt gerne understrege det, trafikministeren nævnte, for det er væsentligt, at det ikke er skatteyderne, der kommer til at betale det her. Det er jo dem, der bruger lufthavnen. Det er simpelt hen formet på den måde, at de, der flyver — det er blevet sagt før — skal betale, og de, der ikke flyver, skal være fri. Det er en form for monopol, der fås her, og man kan næsten sige, at hvis man kunne tænke sig, at man havde mulighed for at låne de penge, en 4-5 mia kr., og havde muligheden for at få de afgifter, som følger med den flyvning, som jeg tror kommer, så er det rent privatøkonomisk ganske enkelt en god forretning. Som sagt, det er ret svært at overbevise de forskellige, men det er en væsentlig beslutning, som det i alle tilfælde er rimeligt vi får drøftet på et sagligt grundlag.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Ja, jeg vil da gerne indledningsvis takke for den stigende tilslutning, der er til de radikale synspunkter. Hvis vi skulle til at gøre det op i dag — jeg har forsøgt, det er nok lidt tidligt — så tror jeg, det kniber med det flertal for sit forslag, ministeren talte om. Det væsentlige for os er, at vi får arbejdet sat i gang i udvalget, og jeg synes, der har været så mange positive tilkendegivelser fra mange om, at man virkelig ønsker at grave ned i disse problemer. At der så stadig er nogle, der fortsat ønsker, at tingene ikke skal undersøges tilstrækkeligt, det er for os bare et udtryk for, at de ønsker at holde offentligheden uvidende om de virkelige konsekvenser af det, man vil gå i gang med.

Når jeg sådan skal vurdere stemningen og højden af den tale, som hr. Kampmann holdt, så forstod jeg, at det var en trængt mand, der talte, og jeg tror, det er rigtigt konstateret. Situationen er nemlig ikke sådan, som hr. Kampmann fremstillede det, idet han sagde, at dersom man nu ikke skridder til en ratifikation, så er al landsens ulykker over os og Sverige, forstod jeg, over hele Norden. Det er klart, at hvis man ikke ratificerer nu, så er der en ny situation, men hvis man omvendt ratificerer, så har vi bundet os til at afholde milliardudgifter

[Bilgrav-Nielsen.]

inden 1985, som hverken hr. Kampmann eller ministeren eller nogen anden i dag har sandsynliggjort at der er mulighed for at vi kan. Jeg ser, at finansministeren nu er kommet til stede; måske han kunne forklare, hvilke sandsynligheder der er for, at landets økonomiske situation bliver så gunstig, blot vi venter ét år, at vi har alle muligheder.

Hr. Kampmann siger til mig, at hvis det her nu falder, så bliver det ikke til noget. Ja, det samme har ministeren jo sagt i sin fremsættelse. Hvis ikke vi ratificerer nu, så falder en stor idé, og den kan måske aldrig nogen sinde realiseres. Så må jeg svare, at bedre argumentation for uholdbarheden i det, man her går ind for, er vist ikke leveret indtil nu. Hvis man virkelig mener, at dersom vi ikke beslutter os nu, så falder sagen, så må det være, fordi man skønner, at argumentationen for sagen bliver svagere dag for dag, og det tror jeg er rigtigt bedømt.

Trafikministeren gik meget vidt i sine konklusioner og i sin vurdering af vores holdning, af min holdning, idet han sagde, at hvis ikke regeringen stod fast på, hvad den tidligere regering havde aftalt med den svenske regering, så var det noget, der nærmede sig uvederhæftighed. Kan det da være meningen, at folketinget skal stilles over for en sådan argumentation, at dersom man ikke bøjer sig for et ønske fra en minister — den nuværende eller en tidligere — så er der tale om uvederhæftighed? Jeg synes, det er en lidt stærk argumentation fra trafikministerens side.

Jeg noterede mig også, at ministeren mente, det måske nok var unyttigt at diskutere disse projekter med det radikale venstre. Ja, jeg må da indrømme, at det kan være en meget rigtig konklusion, ministeren drager, hvis han har den indstilling, at der intet er at debattere. Vi har den modsatte opfattelse, og det håber jeg er kommet tydeligt frem i diskussionen.

Hr. Kampmann var inde på, at alle problemer var belyst; de økonomiske problemer var endevendt, vi har brugt timer på at endevende dem. Ja, det har vi, men på hvilken facon? Hvilke oplysninger er det, vi har brugt timer på at endevende?

Hele historien i denne sag skal jeg ikke trætte med, men alle ved, at det ikke var

muligt for folketinget på noget tidspunkt at tage stilling til alternative forslag. Først kobledede man muligheden for en forbliven i Kastrup fra administrativt. Derefter stod vi tilbage med muligheden på Sydamerger og Saltholm. Da man skulle til at detailvurdere de to anlæg, så kobledede man Sydamergermuligheden fra. Vi stillede her i folketinget ændringsforslag, hvorefter man også kunne detailundersøge Sydamergerløsningen for at have de to projekter, det på Sydamerger og det på Saltholm, at vurdere over for hinanden. Men det blev stemt ned, for der var ikke mere at diskutere.

Vi har altså kun haft én mulighed at vurdere, og det er muligheden på Saltholm. Det er det, vi mener er galt, og det er heri, vi støttes af sagkyndige, som siger: folketingets mulighed er jo stort set indskrænket til at vælge mellem mulige løsninger. Så må vi tage afstand fra en forhandlingsform, en fremgangsmåde, som kobler løsningsmulighederne ud én for én, så vi til sidst kun står med én, som vi derefter kan debattere. Vi har altså ønsket, at vi skulle have en parallelisering og en sammenligningsmulighed; det er den, man hele tiden har villet skubbe ud.

Men som sagt, jeg har set meget positivt i denne debat. Jeg tror i hvert fald, at vi uden at gå for vidt kan konstatere, at den indstilling, som vi har stået for, får stigende tilslutning.

Juul-Madsen (KF):

Den højtærede minister har sikkert ret i, at vi befinder os i en fase, hvor vi ikke kan overbevise hinanden. Jeg skal derfor ikke komme med bemærkninger til ministeren, men sige til hr. Kampmann, at vi da naturligvis fra vor side fuldt ud er klar over, at et nej til at ratificere overenskomsterne betyder en ny situation. Men jeg vil også gerne have lov til at sige, at det kan da ikke betyde, at man så fra svensk side siger: så er al form for nordisk samarbejde slut. Jeg går ud fra, at når Sverige vil bygge en forbindelse, vi kalder KM-linjen, og når de er så interesseret i HH-linjen, så er det ikke for vore blå øjnes skyld. Så er det bl. a., fordi det i høj grad tjener svenske interesser. At det så også kunne tjene os i en given situation, skulle vi ikke være kedede af.

Det, der fortsat er afgørende, er, at vi

[Juul-Madsen.]

ikke befinder os i en fase, hvor vi mener at vi ressourcemæssigt kan tillade os både at bygge en Storebæltsbro og at løse de andre store trafikopgaver beløbende sig til 10 mia kr., vel nærmere regnet i 1969-70 kroner end i 1973-74 kroner.

Det konservative standpunkt er taget med åbne øjne for, at vi hermed siger nej til på nuværende tidspunkt at foretage de store anlæg, der her er tale om i forbindelse med ratifikation.

Jeg vil gerne have lov til at gøre en enkelt bemærkning rettet til hr. Ib Larsen, der mente, at det svenske atomkraftværk, Barsebäckværket, var sikret i tilfælde af eventuelt flystyrt. Det håber jeg da hr. Ib Larsen har ret i, men en folketingskollega af mig, hr. Bendix, har gjort mig opmærksom på, at i miljøudvalget, hvor man har drøftet disse ting, har man konstateret, at hvis en storlufthavn på Saltholm bliver bygget, så vil der samles en række såkaldte luftkorridorer over Barsebäckværket, og man har modtaget en rapport fra de svenske luftfartsmyndigheder, der ganske vist siger, at styrtende civil luftfartøj kun i undtagelsestilfælde kan tilintetgøre Barsebäckværkets beskyttelsesanordninger. Man kan sige, at denne rapport for så vidt er optimistisk, som den siger, at kun i undtagelsestilfælde kan der ske en katastrofe, men den udelukker altså ikke, at en ulykke kan ske, at en katastrofe kan ske. Derfor synes jeg lige, jeg vil tage denne rapport med; det bør dog også indgå i overvejelserne.

Glensgård (FP):

Hr. Kampmann gør sig atter fra denne talerstol til talsmand for at bibeholde dette monument, som er et kedeligt monument efter en for længst falleret miljø- og trafikminister, dette konkurrenceprojekt, som udelukkende ønskes ført ud i livet, fordi man én gang har lagt sig fast på det. Man ønsker endog ikke at se på, at Tyskland har besluttet sig til at anlægge en storlufthavn nord for Hamburg. Vi skal for konkurrencens skyld kunne fortælle, at vi også er i stand til at bygge en storlufthavn, og den skal ligge på Saltholm. At man allerede på nuværende tidspunkt er kommet frem til jetmotorer, som får et betydelig lavere

støjniveau, ser man også bort fra. At de nye flytyper kræver kortere landingsbaner, det spekulerer man ikke så nøje på.

Nej, hr. Kampmann mener, at når man nu engang har besluttet sig for dette projekt, så kan det ikke være rigtigt, at fordi der kommer nye mennesker med nye tanker ind i folketinget, så skal sagen rejses igen. Hr. Kampmann har sagt dette i udvalgene, ikke udelukkende om Saltholm, men også om andre store trafikprojekter. Det er trafikprojekter, som ganske givet er vedtaget i hr. Kampmanns tid, og det er selvfølgelig beklageligt, hvis de skulle falde på nuværende tidspunkt.

Så kommer der nogle små bemærkninger om, at så skal vi udbygge Billund eller lignende. Det bør trods alt stå for hr. Kampmanns regning. Vi er ikke miljøskadede, og derfor ønsker vi ikke at opføre dette konkurrenceprojekt, som hedder Saltholm lufthavn.

Ib Larsen (CD):

Jeg skal ikke forlænge debatten meget, men hr. Juul-Madsen kom igen ind på Barsebäck. Jeg skal bare oplyse, at jeg var på et besøg på Barsebäck i oktober 1973, og her oplyste man, at der ikke ville være fare ved påflyvninger. Den rapport, hr. Juul-Madsen har, er, så vidt jeg forstår, mindst 2-3 år gammel. Jeg tror, der er sket en ændring siden da.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forstagenes overgang til anden (sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af overenskomst af 16. oktober 1973 mellem Dan-