

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af statsbanelov.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 52) findes i tidenden sp. 5054).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 148 stemmer.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om Københavns lufthavnsvesen.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 53) findes i tidenden sp. 5058).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 150 stemmer.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Lovforslaget vil blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Første behandling af forslaget til folketingsbeslutning (nr. VI) findes i tidenden sp. 2471, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 201).

Der var ikke stillet ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet følgende ændringsforslag:

Af *Ib Christensen, Grønborg og Poul Westergaard (DR):*

Til titlen.

1) I titlen udgår ordene „og broen over Store Bælt“.

Til teksten.

2) I forslagens tekst udgår ordene „og en bro over Store Bælt“.

Bemærkninger.

Forslagsstillerne kan tiltræde forslaget til folketingsbeslutning, for så vidt angår lufthavnen på Saltholm, men finder, at en fast forbindelse over Store Bælt er så påkrævet, og at problematikken omkring denne er tilstrækkeligt belyst til, at etableringen ikke yderligere bør udskydes.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Ordføreren for forslagsstillerne (Bilgrav Nielsen) (RV):

De ændringsforslag, som er stillet uden for betænkningen af retsforbundet, kan jeg ikke anbefale at stemme for.

Retsforbundet ønsker at trække Store Bælt ud af vort forslag om en nyvurdering af de store trafik anlæg. Jeg kan godt forstå motiveringen, men jeg mener alligevel, at det sagligt set må være rigtigt, at begge store projekter bliver underkastet en ny vurdering. Jeg skal derfor anbefale, at man stemmer imod ændringsforlagene.

Juul-Madsen (KF):

De af retsforbundet stillede ændringsforslag tydeliggør efter konservativ opfattelse den udtalelse, der er kommet fra mindretallet i den betænkning, der er afgivet i forbindelse med forslagens anden behandling.

Det konservative folkeparti har hele tiden haft den opfattelse, at det, nyvurderingen drejede sig om, var at tage stilling til, om vi

[Juul-Madsen.]

i den nuværende situation havde råd til at gennemføre det store Saltholmprojekt. Det fremgår i og for sig også af det afsnit af betænkningen, mindretallet har skrevet, i det man her udtrykkeligt slutter med at gøre op, hvilke områder det er, man ønsker nyvurderet. Men da retsforbundets ændringsforslag tydeliggør det synspunkt, det konservative folkeparti står for, kan den konservative folketingsgruppe stemme for retsforbundets ændringsforslag.

Holmberg (V):

Vi kan anbefale at stemme imod ændringsforslagene stillet af retsforbundet.

Ib Christensen (DR):

Motiveringen for, at man tager disse trafik anlæg op til nyvurdering, er energikrisen, og det kan vi tilslutte os.

Ligeledes gør fem nye partiers tilkomst i folketinget og en stor udskiftning af folketingets medlemskreds det nødvendigt, at folketinget virkelig beslutter sig for en nyvurdering.

Vi har stillet to ændringsforslag, og når vi har stillet dem, er det, fordi vi er ængstelige for, at en sammenkobling af de to projekter, Saltholm og Store Bælt, kan betyde, at de, der er tilhængere af den faste forbindelse over Store Bælt og ikke ønsker den udskudt og nyvurderet, vil stemme imod det radikale forslag med det resultat, at det måske vil falde. For at undgå dette har vi altså stillet de to ændringsforslag om, at Store Bælt udgår, så der alene bliver tale om en nyvurdering, altså en udskydelse af Saltholmprojektet.

Et flertal i retsforbundets gruppe er dog tillige af den opfattelse, at både EF-problematikken og hensynet til den individuelle og kollektive trafik mellem landsdelene gør det ønskeligt at undgå, at en eventuel tunnelforbindelse etableres med den udsigt, at det måske bliver en kostbar besparelse på længere sigt, fordi den på lang sigt næppe vil kunne tage trafikmængderne. Det har altså også motiveret os til at stille de ændringsforslag, vi har stillet. Vi har fra retsforbundets side fra første færd taget skarpt afstand fra Saltholmprojektet. Vi finder, det er prestigebetonet. Vi mener, at samfundsmæssige, energimæssige, ressourcemæssige og

miljømæssige hensyn taler for, at vi udskyder det, eller at vi rettere sagt ikke gennemfører det.

Når svenskerne er i færd med at udbygge en lufthavn i et næsten folketomt område, kan det vel heller ikke være rimeligt, at vi etablerer et Saltholmprojekt, som i hvert fald vil betyde store miljøforstyrrelser i Ørestadsområdet. Dertil kommer de voldsomme fordyrelser af landingsafgifterne, som vil ramme både SAS og andre luftfartsselskaber.

Til de miljømæssige gener kommer energikrisen og de prognoser, som denne krise utvivlsomt vil sønderslå.

Endelig kommer dertil, at et befolkningsunderlag på 5 mill. mennesker i Sjælland—Skåne-området over for et befolkningsunderlag på 100 mill. eller mere omkring Hamborg, Tokyo og lignende områder, hvor der etableres tilsvarende storlufthavne, jo også kunne give anledning til, at man i høj grad nyvurderer, om der virkelig er underlag for at gennemføre dette projekt. Der skal jo under alle omstændigheder i de kommende år ofres 800 mill. kr. på udbygninger i Kastrup, og vi mener, at man bør lade det blive derved og så søge aflastning for Kastrup ved øget benyttelse af indenrigske lufthavne, ligesom den faste forbindelse — hvis eller når den kommer — over Store Bælt jo i hvert fald vil kunne befordre togtrafikken i et sådant omfang, at indenrigsflytrafikken vil kunne aflastes.

Det er rigtigt, at hensynet til Sverige kunne gøre det ønskeligt, at folketinget ikke udskyder disse problemer. På den anden side er Sverige jo netop ikke interesseret i Saltholmprojektet, men i den faste forbindelse over Øresund, og den interesse er utvivlsomt så stor, at svenskerne sikkert vil være med til at finansiere den.

Jeg skal gerne slutte med at rette en indtrængende opfordring om, at alle, der er skeptiske eller modstandere af Saltholmprojektet, støtter vore ændringsforslag med henblik på, at vi kan få dem vedtaget, med henblik på, at der i folketinget skal skabes flertal for, at dette kostbare projekt bliver genstand for den nyvurdering, som er påkrævet.

Hvis vore ændringsforslag skulle gå hen og blive forkastet, så vil min gruppe støtte det radikale forslag, som det foreligger, men

[Ib Christensen.]

vi håber som sagt på, at vore ændringsforslag bliver vedtaget, for vi mener, at modstanden både i befolkningen og blandt eksperterne er så stor netop over for Saltholmprojektet, at det vigtigste fornødne i dag er, at folketinget beslutter sig for, at i hvert fald dette projekt nu skal nyvurderes grundigt.

Kampmann (S):

Socialdemokraterne kan ikke støtte hr. Ib Christensen m. fl.s ændringsforslag. De indebærer en omprioritering 10 måneder efter, at folketinget har fastlagt en given prioritering, på et grundlag, som ikke er tilstrækkeligt dokumenteret.

Ipsen (FP):

Fremskridtspartiet kan tilslutte sig de af retsforbundet stillede ændringsforslag, idet Saltholmprojektet så absolut er det mest bekostelige af de to projekter og vi jo i forvejen har lufthavne, som vi vil have mulighed for at udbygge. Vi mener derfor ud fra rent økonomiske betragtninger, at den væsentligste årsag til nyvurdering må ligge i Saltholmprojektet.

Ib Larsen (CD):

Jeg kan på et flertal af mit partis vegne ikke anbefale at stemme for de af retsforbundet stillede ændringsforslag.

Inge Krogh (KrF):

Kristeligt folkeparti vil gerne støtte retsforbundets ændringsforslag. Vi mener, at den faste forbindelse mellem Fyn og Sjælland har stor betydning for landet, og vi vil støtte disse ændringsforslag.

Birgit Busk (U):

Jeg kan ikke stemme for de radikales forslag og følgelig heller ikke for de ændringsforslag, der er stillet af retsforbundet.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Der stemmes over ændringsforslag nr. 2 af Ib Christensen m.fl. (DR) (se sp. 5240). Jeg skal efter henstilling lade denne afstemning foregå ved navneopråb.

Ændringsforslag nr. 2 blev ved det derefter foretagne navneopråb, som nedenstående liste viser,

forkastet med 100 stemmer mod 50; 8 medlemmer stemte hverken for eller imod; 21 medlemmer var fraværende.

Ja:

Svend Andersen (Roskilde a.) (FP), Bay (FP), Bendix (KF), Hans Bjerregaard (FP), Arne Bjerregaard (KrF), Bodart (FP), Poul Boeg (CD), Bracher (KrF), Buchwald (FP), Burgdorf (KF), Bech Christensen (FP), Chr. Christensen (KrF), Ib Christensen (DR), Dohrmann (FP), Vestergaard Eriksen (FP), Erlendsson (FP), Gede (FP), Gerstrøm (FP), Ingeborg Gjerding (FP), Glensgård (FP), Glistrup (FP), Grønberg (DR), Halvgaard (FP), Karen Thure Hansen (KF), Honoré (KrF), Ipsen (FP), Iversen (CD), Kirsten Jacobsen (FP), Ove Jensen (FP), Juul-Madsen (KF), Klausen (FP), Inge Krogh (KrF), Kaj Larsen (FP), Lembourn (KF), Melchior (CD), Mølgaard (DR), Gerda Møller (KF), Ninn-Hansen (KF), Nyborg (FP), Børge Pedersen (FP), Inger Stilling Pedersen (KrF), Thorkild Pedersen (CD), Poulsgaard (FP), Schlüter (KF), Simonsen (KF), Stetter (KF), Knud Thomsen (KF), Hans Toft (KF), H. C. Toft (KF) og Træff (FP).

Nej:

Albertsen (S), Anders Andersen (V), Erik Andersen (S), Kaj V. Andersen (V), Kirsten Sparre Andersen (V), Normann Andersen (S), Nyboe Andersen (V), Svend Andersen (Bornh. a.) (S), Dagmar Andreassen (RV), Auken (S), Bernhard Baunsgaard (RV), Gunner Baunsgaard (RV), Hilmar Baunsgaard (RV), Bilgrav-Nielsen (RV), Ritt Bjerregaard (S), Kurt Brauer (SF), Brixtofte (V), Brusvang (CD), Brøndsted (V), Lasse Budtz (S), Birgit Busk (U), Camre (S), Niels E. Christensen (S), Arne Christiansen (V), Christophersen (V), Dahlgaard (RV), Knud Damgaard (S), Helle Degn (S), Erling Dinesen (S), Meta Ditzel (RV), Lone Dybkjær (RV), Elmholt (RV), Enggaard (V), Ole Espersen (S), Flygaard (DR), Jens Foged (V), Fuglsang (DKP), Eva Gredal (S), Grünbaum (S), Gudme (RV), Erik Hansen (RV), Holger Hansen (V), Ivar Hansen (V), Jørgen Peder

Hansen (S), Kaj Hansen (DKP), Lys-holt Hansen (S), Poul Hartling (V), Thomas Have (S), Heinesen (S), Holm-berg (V), Erik Holst (S), Peter Holst (V), Grete Hækkerup (S), Per Hækkerup (S), Højland (CD), Erhard Jakobsen (CD), Svend Jacobsen (S), Egon Jensen (S), Erling Jensen (S), Hans Jørgen Jensen (S), Henning Jensen (S), Jens Peter Jensen (V), Karlskov Jensen (V), Søren Jensen (S), Knud Jespersen (DKP), Anker Jørgensen (S), Søren B. Jørgensen (S), Kampmann (S), Ingolf Knudsen (CD), Risgaard Knudsen (S), Ejler Koch (S), Edele Kruchow (RV), Morten Lange (SF), Ib Larsen (CD), Nathalie Lind (V), Lindholt (FP), Freddy Madsen (DKP), Mette Madsen (V), K. J. Mortensen (S), Poul Mortensen (S), Inge Fischer Møller (S), Orla Møller (S), Otto Mørch (S), Johan Nielsen (S), Knud Nielsen (S), Overgaard Nielsen (RV), Ib Nørlund (DKP), Aksel Pedersen (V), Lena Pedersen (CD), Buchart Petersen (S), Gert Petersen (SF), Niels Helveg Petersen (RV), Henning Philipsen (SF), Raunkjær (V), Hanne Reintoft (DKP), Winnie Russell (S), Ebba Strange (SF), Tastesen (S), Tillisch (FP), Ømann (SF).

Stemmer ikke:

Birgit Fjelde (CD), Aage Frandsen (SF), Hagen Hagensen (KF), Svend Haugaard (RV), Kristine Heltberg (SF), Børge Johansen (CD), Maigaard (SF) og Grete Westergaard (SF).

Fraværende:

Ib Andersen (FP), K. B. Andersen (S), Haunstrup Clemmensen (KF), Poul Dam (SF), Lars Emil Johansen (Grøn.), Adam Møller (KF), Jens Møller (KrF), Brøndlund Nielsen (V), Kjeld Olesen (S), Patursson (Færø.), Robert Pedersen (S), Ingomar Petersen (RV), K. Helveg Petersen (RV), Grethe Philip (RV), Rosing (Grøn.), Jes Schmidt (CD), Skytte (RV), Stinus (RV), Søgaard (S), Tønnesen (CD) og Poul Westergaard (DR).

Ændringsforslag nr. 1 angående titlen betragtedes som

forkastet med samme stemmetal som ændringsforslag nr. 2.

Forslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Kampmann (S):

Ja, det er nu, den egentlige debat kommer. Den skulle jo ikke dreje sig om aftalerne med Sverige, men det kan nok ikke undgås. Aftalerne med Sverige er fremlagt af regeringen særskilt og behandles særskilt i udvalget og kommer til særskilt afstemning her i folketinget, men alligevel kan det vel ikke undgås, at der bliver visse overlappninger i forhold til det radikale forslag.

Det kan heller ikke undgås, at der bliver overlappninger i forhold til anlægsloven for Store Bælt og den delvise anlægslov for Saltholm. Begge disse to love vedtog folkettinget med et meget betydeligt flertal for godt 10 måneder siden. Nu foreligger der altså et forslag om at nyvurdere disse to store trafikprojekter, og så er det rimeligt at spørge, om der i de forløbne 10 måneder skulle være sket noget, som kan forrykke de beslutninger, et meget stort flertal i folkettinget traf i juni 1973.

For at holde debatten på det seriøse plan er der særlig grund til at fremhæve to forhold. Det ene skulle være spørgsmålet om energikrisen, og det næste skulle være spørgsmålet om de økonomiske forhold, der skulle ændre sig så alvorligt, at vi nu ikke kan gennemføre de store trafikprojekter som hidtil forudsat.

Vi havde i går en energipolitisk debat i folkettinget, og sætter man sig ind i handelsministerens redegørelse, ser man, at luftfarten kun brugte ca. 4 pct. af energien i 1973; næsten halvdelen af vores energi blev brugt til rumopvarmning og husholdning, og ca. 15 pct. blev brugt til bilerne. Det er ret uforståeligt, hvorfor det i en diskussion om energikrisen præcis skal være luftfarten med de 4 pct., man slår ned på, og ikke de mere end 50 pct. til rumopvarmningen og husholdningen og de mere end 15 pct., der bliver brugt til bilerne. Enhver kan dog se, at der var væsentlig mere at hente, hvis det var de steder, man gik hen, og enhver kan også se, at der er overlappingsmuligheder imellem bilerne og luftfarten, så hvis der skal være lidt forhold i tingene — og det skal der være — kan man ikke være bekendt at bruge det argument.

[Kampmann.]

Dernæst skulle de økonomiske forhold have ændret sig til det absolut umulige for Saltholm lufthavn og vel også for Store Bælt. Lad os igen prøve at få lidt forhold i tingene. Disse store trafikinvesteringer, uanset at de er store i dansk målestok, andrager kun mellem 10 og 15 pct. af de samlede trafikinvesteringer i de næste 15 år og en langt, langt mindre del af de samlede samfundsøkonomiske investeringer. Men det er altså denne lille del både af de samlede samfundsøkonomiske og af de samlede trafikinvesteringer, man hæfter sig ved og vil uden at foretage en vurdering af en lang række andre samfundsøkonomiske projekter lige have disse 10-15 pct. udskudt.

Så kunne man måske hævde, at de ville presse samfundsøkonomien eller den del af samfundsøkonomien, som går igennem statskassen, men også det er et fejlagtigt argument. Det er udtrykkelig forudsat, og det er vedtaget af folketinget for godt 10 måneder siden, at projekterne ikke skal skattefinansieres. De skal tværtimod brugerfinansieres, og det sker ved, at man i projekterings- og i opførelsesfasen låner pengene i udlandet, som det er tiltrådt, og derefter ved afgifter på benyttelsen, når man passerer Store Bælt, og når man passerer eller bruger Saltholm, betaler tilbage finansieringen af opførelses- og projekteringsudgifterne.

Så kan man stille sig selv det spørgsmål, om disse afgifter ikke bliver så store, at ikke nogen vil benytte de pågældende trafikinvesteringer, men det er også forkert. De tal, der foreligger for lufthavnsafgifterne i Danmark på det nuværende niveau, hvor vi bare i de senere år har hævet adskillige gange, ligger på ca. halvdelen af det, der er niveauet for Sverige og Norge, og så er jeg ikke gået til en lang række andre europæiske lande. Der er altså en ganske betydelig margin for at hæve afgifterne både i Kastrup og senere på Saltholm, hvis bare man skal nå et niveau med det, der gælder for afgifterne på en lang række andre lufthavne. Og det er jo afgifterne, der afgør, om der er overskud på en lufthavn, sammenholdt med, hvilke omkostningskalkuler man lægger til grund, og hvilke rentesatser og afskrivningssatser man i øvrigt anvender, så derfor bliver det et lidt fiktivt begreb, om man har overskud eller underskud på en lufthavn. Det gælder

Kastrup i dag, og det vil gælde Saltholm til 1985.

For Store Bælt ved vi, at en bilist vil kunne passere Store Bælt via en fast forbindelse for ca. $\frac{1}{8}$ af det, der er prisen for at passere i dag med færge. Så kan man vist heller ikke påstå, at der her ikke er plads til afgifter, som kan finansiere den pågældende faste forbindelse.

Det er altså — for at gentage det — ikke skattefinansierede projekter, vi taler om her, men brugerfinansierede projekter, og de skatteydere, der ikke skal bruge hverken Saltholm lufthavn eller den faste forbindelse over Store Bælt, kommer ikke til at betale hertil.

Hvis folketinget i dag vedtager en nyvurdering, hvad jeg ikke håber, vil aftalerne med Sverige næppe kunne godkendes i indeværende samling, og da er det min fornemmelse, at aftalerne med Sverige måske aldrig nogen sinde vil kunne godkendes. Her ved får vi ikke mulighed for at føre trafikken over Øresund via Helsingør—Helsingborg. Jeg har set, at hr. Bilgrav-Nielsen og andre særlig har været glade for denne forbindelse, men det er naivt at forestille sig, at man alene kan etablere en forbindelse i HH-linjen, som udpræget er af dansk interesse, uden at se på andre forbindelser, som kan være af tilsvarende større svensk interesse, således at vi får et vist fælles interessedgrundlag de to lande imellem. Derfor må hr. Bilgrav-Nielsen og andre ikke vildlede folketinget ved at sige, at hvis vi dropper disse overenskomster, kan vi formentlig året efter gå hen og få en aftale med svenskerne om en forbindelse i HH-linjen, for dér er interessefællesskabet ikke stort nok de to lande imellem.

Vi har forsøgt at få disse aftaler op at stå siden midten af 1930'erne, og jeg har ikke fantasi til at forestille mig, at det vil lykkes at få dem op at stå med et andet indhold på et senere tidspunkt, hvis de falder denne gang. Hvis Saltholm lufthavn ikke bliver en realitet, vil Kastrup lufthavn blive lagt i en spændetrøje, og miljømæssige synspunkter, som jeg anser for rimelige, vil efterhånden medføre, at aktiviteten på Kastrup skal indskrænkes; det vil igen medføre, at beskæftigelsen på det, der er Danmarks største arbejdsplads, bringes i fare, at flyvningen flyttes fra Kastrup og ikke til, som nogle

[Kampmann.]

forestiller sig, andre lufthavne i Danmark, men flyttes helt ud af den danske del af regionen, og at det på længere sigt bringer måske det bedste og det mest praktiske samarbejde, man har inden for Norden, nemlig SAS, i fare. Det, der er fordelene for SAS i dag, er jo, at man kan samle trafikken i Kastrup på Europas femtestørste lufthavn. I det øjeblik man skal sprede trafikken på en lang række lufthavne, som ikke bliver de danske provinslufthavne, vil SAS' omkostningsmæssige grundlag ændre sig katastrofalt, og spørgsmålet, om man kan fastholde det samarbejde, vil rejse sig.

Der er ikke nogen, der i denne debat har modsagt, at Saltholm lufthavn er miljømæssigt langt mere fordelagtig end en fortsat udbygning af Kastrup lufthavn. Vi opererer jo frem til 1985 med en to-tredobling af det nuværende passagertal og vel en fordobling af antallet af starter og landinger. Jeg ved, at man i den forbindelse siger, at der kommer mere støjsvage fly, og det gør der formentlig også, men heroverfor står altså en betydelig stigning i antallet af transaktioner på Kastrup, som naturligvis må tale i mere miljøvenlig retning, selv om det formentlig i et vist omfang bliver opvejet af mere miljøvenlige fly.

Jeg ved også, at man er parat til på grundlag af tallene fra 1973 at anfægte prognoserne for antallet af starter og landinger på den ene side og antallet af passagerer på den anden side. Man anfægtede ikke tallene, da den faktiske udvikling lå 10 pct. højere end prognoserne; men fordi tallet et enkelt år ikke følger denne 10 pct.s udvikling, der ligger højere end prognoserne, så mener man, at nu skal prognoserne ændres. Disse prognoser er langtidsprognoser, som hidtil i alt væsentligt har været gældende, og derfor er det efter min mening urimeligt, blot fordi der kommer et udsving et enkelt år, som i de senere måneder er ved at rette sig op igen, at man her forlanger prognoserne ændret, prognoserne, som angiver

disse to-tredoblinger af både passagertallet og transaktionstallet i Kastrup.

Jeg ved, at alle lande misunder Danmark de muligheder, vi har for at placere en lufthavn, der er omgivet af vand til alle sider, både af miljømæssige årsager, som jeg var inde på før, og af risikomæssige årsager. Der er ingen her i folketinget, der turde drømme om at tage ved afstemningen den risiko, der måtte ligge for, at flykatastrofer ved en landbaseret lufthavn ville få et gigantisk omfang. Men vi ved jo ikke desto mindre, at risikoen for flykatastrofer er størst ved starter og landinger, og vi ved, at en vis del af starterne og landingerne under visse vindforhold simpelt hen skal foregå ind over København. Jeg tror ikke, nogen har fantasi til at forestille sig, hvad der vil ske, hvis et fuldt lastet jumbojet med op til 100 tons brændstof styrter ned kort efter starten fra Kastrup lufthavn, når vi kunne begrænse denne risiko ved at flytte starter og landinger ud over vandet omkring Saltholm lufthavn.

Ipsen (FP):

Nyvvurderingen af dette forslag vedrørende projekterne skal ses i en helhed sammen med en bro over Store Bælt, en Øresundsbro, en HH-linje og det samtlige vejnet, der skal til disse projekter.

Vi har prøvet på at se efter, hvad dette vil koste, og jeg har spurgt ministeren, om vi kunne få nogle tal på det. Der er skudt ud 8-10-12 mia kr., men det tror vi ikke på kan holde. Vi har fået at vide, at en Saltholm lufthavn vil koste ca. 4 mia kr. Vi har også fået tal fra Tokyo, hvor de har bygget en lufthavn af nogenlunde samme størrelsesorden; den koster 14 mia kr., og vi har jo erfaring for, at vi her i Danmark ikke er særlig dygtige til at bygge og holde os inden for de projekter, som vi regnede med. Når vi ser på en Øresundsbro, hvem er det så, der har størst fordel af den? Det er da så afgjort svenskerne. Det er da ikke for vores blå øjnes skyld, at svenskerne siger ja til en Øre-

[Ipsen.]

sundsbro, hvor det vil koste dem 3½ mia kr., men når vi går ind i aftalen, vil det koste os måske 14, 20 eller flere milliarder kr. endnu.

Så siger hr. Kampmann, at disse penge bliver det ikke skatteyderne der kommer til at betale, de skal lånes ude på lånemarkedet. Men vi ved jo også, at forholdene på lånemarkedet er helt anderledes i dag, end de var for 10 måneder siden. Vi ved også, at dengang man vedtog at ville gå ind i disse projekter, regnede man med, at Danmark skulle have et underskud på ca. 3 mia kr. Vi regner med i år i stedet for, at det kommer på 7 mia kr., ja, vi kan endda måske forvente, at det bliver 10 mia kr., der skal lægges til de 21 mia kr., vi skylder i forvejen.

Når man så siger, at det bliver brugerne, der kommer til at betale for det, ja, så er det jo et spørgsmål, hvordan man sætter et regnskab op. For hvis vi ser på, hvad Kastrup lufthavn, der nu har virket i ca. 50 år, har kostet skatteyderne, viser det sig, at den nu efter 50 års drift har kostet ca. 300 mill. kr., og vi kan ikke regne med, at en lufthavn på Saltholm ikke vil komme til at koste skatteyderne penge. Selvfølgelig vil den det.

Der er også tal, der viser, at de prognoser ikke holdt, som man kørte frem med i 1969. Så siger hr. Kampmann godt nok, at det var jo kun ét år, så det kan vi ikke regne med. Men der er jo altså også langt frem til 1985, og disse prognoser kan også i disse år ændre sig sådan, at vi ikke kan forvente, at det er nødvendigt. Desuden ligger der jo forskelligt materiale fra en masse eksperter, der absolut siger, at det ikke er nogen god idé at bygge en Saltholmlufthavn på nuværende tidspunkt.

Desuden glemmer hr. Kampmann at fortælle, at vi har måttet aftale med svenskerne, at der er begrænsninger for det luftrum, vi ønsker at bruge, hvis vi skal starte og lande ude på Saltholm, og at f. eks. i november måned lå hele Saltholm 1 m under vand; det vil altså også komme til at koste mange penge, som man sikkert slet ikke er klar over.

Men det væsentligste i det er, at der ikke ligger hverken nationaløkonomisk eller forretningsøkonomisk nogen baggrund for at

gå ind i projekter i denne størrelsesorden, som vi har i dag.

Hr. Kampmann taler om, at HH-linjen er udpræget dansk interesse. Ja men så må vi jo sige, at Øresundsbroen er udpræget svensk interesse, og dér kommer vi altså ind på, hvem det er, der har den største fordel. Det må være svenskerne, og så vil de komme til at slippe billigst. Det er os, der skal sørge for at skaffe alle disse penge ude på et lånemarked, hvor renterne er betydelig højere i dag og låneperioden også er betydelig kortere end tidligere.

Vi skal derfor meget stærkt anbefale samtlige medlemmer her i folketinget virkelig at overveje med sig selv, at det, de i dag vil sige ja til, såfremt de ønsker, at der skal sættes dette projekt i gang, kan blive så stort og give så enorme vanskeligheder fremover, at ingen i dag kan forestille sig det, og der foreligger ingen beregninger for, hvor slemt det vil kunne blive for os.

Holmberg (V):

Som det fremgår af betænkningen, går et flertal i trafikudvalget ind for at afvise det radikale forslag om en såkaldt nyvurdering, og det kan være, det ville være ganske nyttigt lige kort at se på, hvad det egentlig er, det radikale venstre ønsker.

De ønsker bl. a., at vi nu skal hæfte os ved de økonomiske problemer, at vi nu skal have nye undersøgelser for den kommende trafik, og at vi skal have en nyvurdering af støjproblemerne; de vil have yderligere undersøgt fremtidige muligheder for Kastrup, og de miljømæssige hensyn skal også nærmere undersøges.

Fælles for alle de punkter er, at de er undersøgt, og det ved hr. Bilgrav-Nielsen godt. For at sige det lige ud, som det er: det radikale venstre og ikke mindst hr. Bilgrav-Nielsen har aldrig ønsket denne lufthavn bygget og har heller aldrig lagt skjul derpå. Ikke et ondt ord herom, men motiveringen, en nyvurdering på grund af den såkaldte energikrise og den økonomiske situation, er et påskud; det ved alle, der har beskæftiget sig med denne sag nu gennem mange år. Jeg er i øvrigt overbevist om, at hr. Bilgrav-Nielsen og jeg kan ikke overbevise hinanden; det har vi jo prøvet på de sidste 5-6-7 år, men det lader sig nok ikke gøre. Det, de

[Holmberg.]

radikale ønsker med en nyvurdering, er egentlig at få hele projektet droppet. Jeg er overbevist om, at der ikke kan komme nye momenter ind i debatten her i dag. Der er vel ingen grund til at tale så forfærdelig længe herom, for vi har jo erfaring for, at vi ikke kan overbevise hinanden, og vi har åbenbart heller ikke kunnet det i trafikudvalget.

Hvad er det egentlig, der har ændret sig i de sidste måneder? Vi har haft debatter herom. Vi ved, hvad der er vedtaget i folketinget sidste år, og der er i alt fald en hel del, som ikke har ændret sig. Det tekniske har i alt fald ikke, og det miljømæssige har heller ikke ændret sig — det ville jeg egentlig tro at hr. Bilgrav-Nielsen ville erkende, eller vil han alligevel ikke?

Der kan selvfølgelig anlægges den betragtning, at vi ingen storlufthavn skal have; men det er ikke det, vi skal drøfte i dag, det vender vi tilbage til senere ved ratifikationen.

Jeg er overbevist om, at der vil komme mange indlæg fra de forskellige, der er for og imod — det har vi set i pressen og i radio og tv — og de såkaldte eksperter bliver halet frem. Vi ved, at nogle er for og andre er imod. Vi kunne læse i Aktuelt i går, at chefen for Københavns lufthavnsvæsen, direktør Poul Andersen, helhjertet går ind for Saltholm og mener, det vil betyde død for SAS, hvis Saltholm ikke bygges. Lufthavnens chef, hr. Weibøl, er imod. Det store nummer kunne vi jo se i fjernsynet en aften, da trafikkommissionens formand, lektor Myrup fra Århus, blev spurgt, og han sagde nej. Det er da rigtigt, at han er formand for trafikkommissionen, men vi er også nogle, der er medlemmer af trafikkommissionen, og vi har ikke været indkaldt til møde de sidste 3-4 år. De sidste 3-4 år har vi politikkere, der sidder i kommissionen, ingen møde haft. En ting er i alle tilfælde sikker, og det er, at trafikkommissionen aldrig har drøftet Saltholm og de andre store trafikinvesteringer. Derfor kan lektoren fra Århus jo godt have sin personlige mening herom, men trafikkommissionen har som sagt aldrig drøftet de problemer, som lektoren udtaler sig om. Han kan selvfølgelig have sin personlige mening derom, men jeg har villet nævne

dette med trafikkommissionen, som vi er nogle der er medlemmer af.

Den såkaldte nyvurdering, som hr. Bilgrav-Nielsen lægger op til, er egentlig ikke, som jeg sagde før, en nyvurdering for hr. Bilgrav-Nielsen. Jeg er helt overbevist om, at uanset energikrise og uanset den økonomiske situation i Danmark, så vil hr. Bilgrav-Nielsen aldrig have den lufthavn bygget. Motiveringen er i alle tilfælde forkert.

Det er rigtigt, at det drejer sig om store beløb, dog ikke i sammenligning med de store trafikinvesteringer; det er rigtigt, som hr. Kampmann gjorde opmærksom på, at Saltholm udgør ca. en tiendedel.

Støjproblemerne vil mindretallet også have undersøgt. Hvis det skal opfattes på den måde, at de ikke er undersøgt, er det i alle tilfælde forkert. De er undersøgt. Det miljømæssige har jeg nævnt. Her kunne vi måske henvise til en uvildig ekspert, professor Fritz Ingerslev, men det gør sikkert heller intet indtryk på hr. Bilgrav-Nielsen.

Til slut skal jeg blot gentage, at det er den såkaldte nyvurdering, vi har til debat her i dag. Ved første behandling gik regeringen imod det radikale forslag, og på venstres gruppes vegne kan jeg anbefale at stemme imod. Det, venstres gruppe stemmer imod, er nyvurderingen; selve ratifikationen vender vi tilbage til senere.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Vi er jo her i tinget gået i gang med en række principdebatter. Vi kan vel sige, at den første af dem var debatten om finanslovsforslaget. Det var en debat, som rakte langt, og som gav nogle dystre perspektiver for landets økonomi. Vi havde i går en energidebat, som, selv om man måske vil negligere problemet i dag, i hvert fald efterlod et klart indtryk af, at energiproblemet er kommet til os for at blive her, det er kommet på en sådan måde, at vi er nødt til i folketinget, i lovgivningsarbejdet, at tage hensyn til det, at indrette os efter, at skulle vi før energikrisen begrænse os i henseende til indenlandsk forbrug, så skal vi gøre det i endnu højere grad, efter at energikrisen er kommet over os.

Hr. Kampmann sagde i sit første indlæg, at dette med energikrisen absolut intet problem er i forhold til trafikprojekterne, og at

[Bilgrav-Nielsen.]

man ikke på baggrund af energikrisen kan tillade sig at rejse ny debat om store trafikprojekter, for det er en lille del, siger han, navnlig lufttrafikken beslaglægger af energiforbruget. Det er korrekt, men det er også korrekt, at luftfarten beslaglægger en stadig stigende del af energiforbruget. Jeg skal her citere et afsnit i den redegørelse, der var grundlag for debatten i går, hæftet, der hedder: „Danmarks energiforsyning, mål og midler.“ På side 51 står der følgende:

„Under hensyn til betydningen af, at bl. a. investeringsbeslutninger af langtrækkende karakter må træffes ud fra forventningen om en given udvikling i energibehovet og under hensyn til energiforsyningens betydning og de hermed forbundne valutaudgifter, synes der at være behov for et mere pålideligt prognosemateriale, end der i øjeblikket er for hånden.“

Jeg skal overlade til fantasien, hvilke store projekter man her har tænkt på. Det er klart, at man bl. a. har tænkt på trafikprojekter.

Vi har haft energidebatten. Vi står over for en debat med udgangspunkt i perspektivplan II. Vi har tidligere — for et års tid siden — haft en debat om perspektivplan I. Det var en debat, der udtrykte megen skepsis med hensyn til, hvordan vi kan vende den udvikling, at det offentlige beslaglægger en stadig større del af den indtjening, vi i fællesskab har. Nu kommer så debatten om perspektivplan II om nogle dage. Den vil formentlig forstærke denne pessimisme med hensyn til, hvad vi kan gøre ved tingene.

Oven i dette har vi så debatten om trafikinvesteringerne, og her vil man altså sige, at der ikke i den udvikling, der har fundet sted, er grundlag for at foretage nyvurderinger. Hvis man hævder, at der ikke er grundlag for at foretage nyvurderinger af store trafik anlæg med baggrund i finanslovdebatten, med baggrund i energidebatten og med baggrund i den perspektivplandebatt, vi allerede har haft for et år siden, så siger man i realiteten, at man ikke drømmer om at tage hensyn til de advarsler, der er givet i disse redegørelser. Så enkelt tror jeg det må siges.

Den mening kan man jo have, men så må man høre op med talen om, at vi befinder os i en økonomisk krise her i landet, og det er jo ikke mindst den nuværende regering, der

stærkt har villet fremdrage det som situationen netop nu. Vi mindes jo alle sammen den nuværende statsministers første tale her i tinget, hvor han indledte med ordene — jeg citerer fra fortrykket den 19. december 1973, sp. 88:

„Denne regering tiltræder på et tidspunkt, da Danmark befinder sig i en krise.“

Hvis man mener, at der er krise og udsigt til, at vi virkelig skal holde igen, så bliver man nødt til at tage de store trafikale investeringer sammen med andre store investeringer op til fornyet overvejelse, ellers er der ingen mening i tingene. Det er sammenhængen, vi ønsker at se dette i, og derfor er det udtrykkeligt ment som et bidrag til den samlede diskussion om vore muligheder for nyinvesteringer.

Der har i den seneste tid — og her fulgt op af hr. Kampmann — været diskussion om enkeltheder vedrørende de store projekter og navnlig vedrørende lufthavnsprojektet på Saltholm og Storebæltsforbindelsen. Det blev her stærkt fremdraget af hr. Kampmann, at der ikke er noget nyt at tilføje; der er ikke sket noget, der begrunder en nyvurdering, og der er efter hr. Kampmanns opfattelse kun tale om småbeløb, når vi taler om disse trafik anlæg, 10-15 pct. af alle trafikinvesteringer i de år, hvor vi skal bygge disse anlæg, siger han. I øvrigt kommer han igen med sin påstand — jeg synes, det er interessant, at den skal fremføres én gang til — at udgifterne til anlæg ikke berører skatteyderne. De, der rejser, skal betale, siger hr. Kampmann. Ja, det skal de jo nok, men spørgsmålet er, om man kan få dem, der rejser, til at betale, hvad det koster.

Kan man bevise dette ved et regnestykke for Kastrup, som måske er en af de mest anerkendte lufthavne i verden overhovedet, hvad angår drift, hvad angår planlægning, og i hvert fald med hensyn til det investeringsniveau, man har nået? Man har vel ikke investeret for 1 mia kr. endnu overhovedet i Kastrups levetid, som er 50 år. Man må ved at studere Kastrups regnskab kunne få et klart overblik over, om det er rigtigt, at brugerne betaler, hvad det koster at drive en lufthavn. Vi kan se på dette regnskab. Her behøver vi jo ikke at holde os til formodninger, her kan vi holde os til de facts, som er tilsendt os af Københavns lufthavnsvæsen; årsrapport 1972-73 er tilstillet fol-

[Bilgrav-Nielsen.]

ketingets trafikudvalg for mindre end 1 måned siden. I den ser man ganske tydeligt på side 27, at når man i dag har det, man må kalde for et papiroverskud, så hænger det sammen med, at man anvender nogle afskrivningsregler og -procenter, som ingen ville drømme om at acceptere som værende de rigtige, nemlig 2-4 pct. Man siger, ærlig som man er i Københavns lufthavnsvæsen, at hvis man derimod skulle anvende mere realistiske afskrivningsprocenter omkring 10 pct., så ville man konstatere et underskud for finansåret 1972-73 på 22,5 mill. kr. i Kastrup lufthavn — en af de mest veldrevne, som vi vel har, i hvert fald i den vestlige verden. Det er altså sandheden om det, at brugerne betaler for lufttrafikken. Man bliver nødt til at erkende dette forhold i hvert fald. Hvordan det bliver med Saltholm, ja, det kan man jo så spekulere på, men der er vel noget, der tyder på, at når anlægsudgifterne her bliver langt højere, så bliver det regnskabsmæssige resultat i hvert fald ikke uden videre bedre.

Men vel. Lad os undersøge det, så vi virkelig får et klart billede. Når man har dette billede og ved, at vi via statskassen på grund af de lave afskrivningsprocenter er nødt til at give et årligt tilskud, for ellers ville brugerne simpelt hen skulle betale så meget, at de holdt op med at komme der, vel, så er det da muligt, at folketinget vil sige: det må vi så gøre. Det er muligt, at befolkningen vil acceptere at give dette offentlige tilskud til disse lufthavne, for de er nu så gode at have. Vel, men det er en senere beslutning. Vi må først vide, hvad de konkrete facts er, og hvordan det reelt forholder sig. Jeg synes, det er på tide, at man nu holder op med snakken om, at dette her er så og så god en forretning både privatøkonomisk betragtet og samfundsøkonomisk betragtet.

Jeg vil godt i denne forbindelse gøre en bemærkning til hr. Holmberg, som nu vil forsøge også at afvise lektor Myrup, som er formand for trafikkommissionen, og som jo er udnævnt af den daværende minister. Jeg går ud fra, det betyder, at lektor Myrup sidder med nogle muligheder for at kunne vurdere trafikprojekter, at han er sat på posten som formand. Vel, jeg skal overlade til hr. Holmberg at vurdere lektor Myrups

evner i så henseende. Jeg synes, det er betegnende, at lektor Myrup klart konstaterer, at uanset om man betragter anlægget ud fra privatøkonomiske synspunkter eller ud fra samfundsøkonomiske synspunkter, så er der tale om en rigtig dårlig forretning.

Vi har også i den seneste tid kunnet se andre folk, som jeg vil sige er særdeles sagkyndige, blande sig i debatten. Jeg skal her nævne en kronik af professor Thorkil Kristensen, som var i Politiken for et par dage siden. Her gør han klart opmærksom på, at i Danmark har vi muligheder for at foretage de undersøgelser, som vi her har bedt om. Der sidder jo allerede forskningsgrupper, som beskæftiger sig med trafikplanlægning, med trafikfordeling i forbindelse med samfundsudviklingen, og folketingets trafikudvalg har for 8 dage siden modtaget en invitation til at deltage i et seminar om disse problemer, så vi har virkelig muligheder for at gå ned bag ved tingene.

Min tid er udløbet, og jeg skal slutte med at sige her i denne omgang, at folketingets trafikudvalg besøgte i 1969 et område i England, hvor der skulle anlægges en lufthavn, der stort set var identisk med Saltholmlufthavnen. Den 10. april i år er der indgået meddelelse fra vores Londonambassade til udenrigsministeriet om, at dette lufthavnsprojekt, som ligner Saltholm, og som vil koste 15 mia. kr., har englænderne opgivet. Jeg tror, vi skal overveje, hvad årsagerne kan være til det, og prøve også at tage det med ind i vores nyvurdering.

Endelig skal jeg sige, at når afstemningen kommer, så er det jo spændende, hvordan tallene ligger. Det er spændende, om vi får flertal for vores forslag. Der er vel sandsynlighed for det. Det er også spændende, om afstemningsresultatet giver over 60 ja-stemmer for vores forslag, idet det vil sige, at der bliver mulighed for at spekulere i en eventuel folkeafstemning senere. Disse overvejelser er det radikale venstre i gang med.

Juul-Madsen (KF):

Det forslag, vi behandler, er først og fremmest forslaget om, hvorvidt vi skal have en nyvurdering og derefter tage stilling; det, vi behandler, er ikke et spørgsmål om endelig stillingtagen til de ratifikationsdokumenter, der er forelagt folketinget.

Det konservative folkepartis stilling i

[Juul-Madsen.]

denne sag har hele tiden været klar. For godt 9 måneder siden sagde vi ja til en broforbindelse over Store Bælt, og vi sagde med et stort flertal i gruppen nej til Saltholmløsningen, nej til hele dette projekt under den forudsætning, at det var et projekt, der skulle gennemføres samtidig med Storebæltsforbindelsen og inden 1985. Men vi har ikke dermed taget endelig stilling til, om vi under givne økonomiske vilkår på et senere tidspunkt, og hvis udviklingen skulle vise det nødvendigt, kan acceptere en flytning fra Kastrup til Saltholm. Det, vi har sagt nej til, er at foretage denne investering, samtidig med at vi skal løse den store opgave med en fast forbindelse over Store Bælt. Vi har den opfattelse, har hele tiden haft den opfattelse, at det, der haster i denne sag, det er at binde landsdelene sammen og skabe de bedst mulige forudsætninger for en fornuftig afvikling af såvel persontrafikken som godstrafikken mellem landsdelene.

Det har derfor været naturligt for det konservative folkeparti med den stilling, vi tog for godt 9 måneder siden her i folketingsalen, at slutte op omkring det radikale forslag om en nyvurdering. Heri indgår også det synspunkt, som jeg synes man må tillægge stor vægt, at siden folketinget traf beslutning for 9 måneder siden om de projekter, der så senere har været til ratificering i den svenske rigsdag, har vi haft et folketingsvalg, og mere end 80 nye medlemmer skal nu tage stilling til nogle ratifikationsdokumenter, uden at de har haft den fornødne mulighed for at vurdere disse dokumenters økonomiske rækkevidde. De skal med deres stemme tage ansvaret, det økonomiske ansvar, hvis de stemmer ja til en ratificering af disse dokumenter.

Vi må fra konservativ side gøre det samlede billede op, således som den økonomiske udvikling former sig, med den energikrise, der som allerede sagt, desværre kun, er kommet for at blive, med hele usikkerheden omkring vore lånemuligheder i fremtiden, med usikkerheden omkring vor valutariske situation — desværre har vi jo indtil nu kun kunnet konstaterer år for år en stadig forværring omkring valutasisituationen — med hele usikkerheden om, hvorvidt der overho-

vedet er egentlige samfundsøkonomiske gevinster forbundet med en flytning fra Kastrup til Saltholm, med alle de anlægsomkostninger, der er forbundet hermed og med hele usikkerheden herom, med viden om, at det driftsøkonomisk i hvert fald ikke vil være nogen gevinst for SAS, hvilket jo også er skyld i SAS', man tør vel nok sige meget kølige holdning til Saltholmprojektet, med denne viden er det klart, at vi må fastholde det synspunkt, at vi ikke kan skride til en endelig ratifikation fra dansk side uden at have foretaget en nyvurdering.

Hertil kommer et synspunkt, som har været fremført bl. a. af professor Thorkil Kristensen, og som jeg synes er rigtigt. Vi har fået en perspektivplanredegørelse II, og i den står der på side 657 om dette problem:

„Det er ikke godtgjort, at det er samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt at iværksætte disse 4 meget ressourcekrævende projekter samtidig netop i den kommende 5 års periode“.

Det drejer sig altså om problematikken Saltholm kontra Store Bælt. Man må sige, at den omstændighed, at de største projekter påtænkes finansieret ved låntagning i udlandet, ikke ændrer herved, men snarere afspejler, at de forventes at forværre uligevægten i den samlede økonomi.

Når man i perspektivplan II — som man i øvrigt gjorde det i perspektivplan I — direkte tager afstand fra at gennemføre disse store projekter samtidig, så havde det vel været rimeligt, om man i folketinget havde haft debatten omkring perspektivplan II, den redegørelsesdebat, der kommer om ganske kort tid, før man skulle tage endelig stilling. Også dette synspunkt må indgå i overvejelserne, når man skal vurdere, hvorvidt en nyvurdering af de store trafikprojekter, der er på tale i dag, er velbegrundet eller ej.

Det konservative folkeparti har den opfattelse, at det sandsynligvis — og desværre kun — er rigtigt, når lufthavnschef Carl Weibøl ifølge B.T. den 18. ds. bl. a. udtaler, at vedtager folketinget disse store gigantprojekter til samtidig udførelse med nogle tal på bordet, der er opgjort i 1969-1970-kroner, uden at man kender de endelige og de samlede omkostninger, så må befolkningen indstille sig på en årelang chokbehandling ved det ene rystende og uforudsete økonomiske

[Juul-Madsen.]

krav efter det andet. Det er, hvad befolkningen har i vente, hvis vi skal løse alle disse store opgaver samtidig.

Derfor er der ikke tvivl for den konservative folketingsgruppes vedkommende. Ud fra det synspunkt, at det er en meget vigtig nationaløkonomisk, men også meget vigtig national opgave at få bygget broen over Store Bælt mener vi at vi må prioritere og vente med at tage stilling til det kostbare anlæg i forbindelse med Saltholmprojektet.

Det konservative folkeparti har den opfattelse, at det er nødvendigt, således som vi også har udtrykt det i den mindretalsudtalelse i betænkningen, som vi har været med til at skrive, at vi får undersøgt alle relevante forhold vedrørende trafikafviklingen i Kastrup lufthavn, vedrørende nye flytypers støj- og sodafgivelse, vedrørende flyveselskabernes situation ved en overflytning af lufthavnen til Saltholm inden 1985, at vi får en egentlig investerings- og anlægsplan, og at der bliver foretaget en samfundsøkonomisk analyse af hele Saltholmprojektet.

Vi mener, at disse ting må være afgørende, når folketetinget i dag skal træffe en beslutning, som i realiteten vil binde folketetinget og vor økonomi i årene, der kommer. Vi må have foretaget en egentlig og reel nyvurdering, og derfor kan det konservative folkeparti stemme for forslaget herom.

Ib Larsen (CD):

Som et af de nye medlemmer af dette folketing kunne det radikale forslag om en ny vurdering godt forekomme mig rigtigt, men som medlem af trafikudvalget med rådighed over alle de undersøgelser og resultater, der har været i denne sag, forekommer det mig urimeligt.

Ekspertene er, som det meget ofte sker, uenige om projekterne og deres berettigelse. Nu er det heller ikke politikernes opgave at rette sig efter disse eksperter, men at lytte til dem og derefter vurdere ud fra disses eksempler.

Det er vel en trossag, om man tror, at en energikrise, som vi har haft for nylig, betyder, at man i fremtiden ikke får den lufttrafik eller anden trafik, som der hidtil har været regnet med. Personlig tror jeg ikke der vil komme en nedgang, tværtimod.

Miljømæssigt er sagen næsten så klar, som

man kan forlange. Konsekvensen af ikke at flytte lufthavnen til Saltholm er en udbygning af Kastrup. Man kunne næsten få den fornemmelse, at de, der går ind for en nyvurdering, aldrig har været på Amager og set det miljø og de nærrekreative områder, som har en uvurderlig betydning for Københavns borgere. Hvis man i stedet ville vælge at udbygge Kastrup med det til følge, at mange mennesker skulle tvangsforflyttes og store miljøværdier spoles, må man spørge: hvad har Saltholm af samme værdi?

Økonomisk er der for mig ingen tvivl om, at en storlufthavn med den udvikling, der bliver i luftfragt og passagerbefordring, og med den meget fine geografiske beliggenhed ikke alene for Norden, men for Europa, vil være en god forretning for Danmark.

Med hensyn til projekternes tekniske udformning må man sige, at i forbindelse med så stort et arbejde, som en storlufthavn er, og med en byggeperiode på omkring 10 år skal der selvfølgelig ske vurderinger, mens man bygger. Udviklingen går hurtigt, og derfor må der ske naturlige ændringer i byggeperioden.

Det er de her nævnte ting, som forslagsstillerne har antydnet skulle være årsag til, at de er kommet i tvivl og derfor har bedt om en nyvurdering. Jeg kan ikke se, at der, siden folketetinget sidst behandlede sagen i juni 1973, er sket ting, der berettiger til en sådan nyvurdering. Det er klart, at så store sager, som der her skal tages stilling til, skal undersøges til bunds, og det mener jeg de er.

Må jeg som nyt medlem sige, at det egentlig ikke er undersøgelser, jeg synes man mangler her i tinget; fejlen er derimod, at der tales for meget og handles for lidt. Der er én ting, man kan være sikker på, når man udskyder afgørelser, og det er, at man gør det dyrere. Derfor bør 10 års diskussion nu afsluttes.

Aftalen med Sverige, der blev underskrevet i juni sidste år, vejer for mig meget tungt, og da den svenske rigsdag også har besluttet sig og er gået ind for projekterne, mener jeg ikke, at man, fordi der tilfældigvis nu vejes morgenluft hos modstandere, skal foretage ændringer, fordi der er kommet et nyt folketing.

Et flertal i mit parti, centrum-demokraterne, kan støtte disse synspunkter.

Henning Philipson (SF):

Det forekommer mig rigtigt, at man prøver på at vurdere dette forslag fra det radikale venstre set i forhold til den planlægning, som man har forsøgt, og som man efter min og flertallet i min gruppes opfattelse ganske enkelt vil slå i stykker, hvis dette forslag bliver vedtaget.

Det forekommer mig også rigtigt at pege på, at det vil være ødelæggende efter min opfattelse for ethvert tænkeligt og hæderligt forsøg på en planlægning, hvis man får dette forslag vedtaget, 10 måneder efter at folketinget har vedtaget én ting, hvorefter eksempelvis hovedstadsregionen skal tilrettelægge sin fremtidige planlægning af de øvrige aktiviteter.

Jeg har den opfattelse, at vedtagelse af dette forslag, som taler om en nyvurdering, rent faktisk betyder en udskydelse, og i og med at det er en udskydelse, slår man altså den planlægning i stykker, som allerede er præsteret, og som allerede er forberedt. Det er vistnok det, man må kalde al planlægnings død, hvis vi fra folketinget fortsætter ad den vej, som det radikale venstre forsøger på at anviser her.

Det må være rimeligt, at Københavnsregionen nu stiller det krav, ikke mindst af hensyn til sin egen planlægning, at man nu får at vide, hvor den lufthavn skal ligge, i stedet for dette destruktive, at nu skyder man det ud i adskillige år, hvilket vil blive resultatet, hvis det radikale venstres forslag bliver vedtaget. Det må være ganske rimeligt, at Københavnsområdet nu stiller dette krav: nu må vi vide, hvor den lufthavn skal ligge, som en betingelse for, at vi kan komme videre med vores planlægning af øvrige ting herovre. Og ikke mindst: det må også være rimeligt, at Københavnsområdet nu kommer til at kende de tidsterminer, som man kan planlægge efter i forbindelse med afgørelsen med hensyn til placeringen af lufthavnen.

En vedtagelse af det radikale forslag vil efter min opfattelse betyde en tilsvarende forsinkelse af den planlægning, som man allerede har forberedt i Københavnsområdet. Hvis dette forslag vedtages, vil det virke ødelæggende for regionplanlægningen. Og det vil efter min opfattelse også være i strid med Københavns generalplanlægning og

transportplanlægning, som man allerede har forsøgt at gennemføre.

Jeg skal lade være med at gentage, at det er ødelæggende, men sige, at en forsinkelse, som det radikale forslags vedtagelse vil betyde, også vil have økonomiske konsekvenser for hele hovedstadsområdet. Disse økonomiske konsekvenser og den omstændighed, at det slår planlægningen i stykker, betyder, at et flertal i socialistisk folkepartis folketingsgruppe anbefaler at stemme imod det radikale forslag.

Inge Krøgh (KrF):

Det foreliggende forslag har givet anledning til særdeles mange overvejelser i kristeligt folkeparti. Vi er klar over, at der er visse nye ting, som trænger til en vurdering; vi kan tænke på den konsekvens, som energikrisen vil få i form af prisstigninger, og man kan spørge sig selv: vil flytrafikken blive ved at forøges, som tilfældet har været tidligere? Vil passagerer, specielt turister, fortsat i stigende antal benytte fly? Hertil kommer spørgsmålet om nye flytyper, der måske er mere støjfrige, og som måske kræver kortere startbaner.

Vi er dog nogle, der mener, at denne vurdering må kunne foretages i udvalget, og vi vil derfor spørge trafikministeren, om trafikministeren vil sikre, at vi får en reel og god vurdering af de ganske nye ting, der er kommet til, så vi står rustet, når vi engang skal tage den endelige afgørelse med hensyn til ratifikationen.

Ib Nørland (DKP):

Vi har jo ikke deltaget i udvalgets arbejde af de sædvanlige urimelige grunde, men jeg må sige, at efter hvad de indvidede her har kunnet berette, forekommer det heller ikke, at vi er gået glip af noget særligt. Det forekommer os ikke, at der er frembragt noget som helst afgørende nyt i denne sag, og det ser vi heller ikke selv at der foreligger.

Når man vil finde trøst i, at nye flyvemaskintyper giver en vis nedsættelse af støjen på Amager, så må jeg sige, at argumentet forekommer temmelig søgt i forbindelse med det her stillede forslag.

Fra vor side har vi på dette stadium af forhandlingerne i og for sig fremfor alt ét hovedsynspunkt: folketinget har i dette og i

[Ib Nørhønd.]

andre tilfælde påtaget sig et ansvar for at træffe beslutning om større anlægs gennemførelse her i landet, og ifølge debatten i går vil man i fremtiden oftere og oftere komme til at stå over for tilsvarende beslutninger. Vi mener, det er rigtigt, at folketetinget træffer sådanne beslutninger, men så går det ikke, at hver gang folketetinget skal beskæftige sig med sådanne ting, så går sagerne i vasken, lige fra Københavns tunnelbane til sydbanen og de nu omhandlede projekter. Det må det være sådan, at når en diskussion er ført til ende, så bliver der også handlet. Jeg vil advare mod konsekvenserne, hvis det bliver sådan, at når en sag bliver lagt over til folketetingets afgørelse, så kan man nogenlunde regne med, at der ikke kommer noget ud af den, sådan at folketetinget kommer til at optræde — kan jeg måske sige til benefice for fællesmarkedstilhængere på fællesmarkedsk — som en Spielverderber, hver gang sådanne beslutninger skal træffes.

Hvis der var helt afgørende nye elementer, nå ja, så er det klart, at man må tage spørgsmålet op igen, men det er ikke dokumenteret på nogen som helst måde. Med de forbehold, som fremgår af vores manglende muligheder for medvirken i detailundersøgelser, skal jeg sige som vores mening, at vi mener, at nu må folketetinget gøre sig færdigt, og vores gruppe agter derfor at stemme imod det radikale forslag.

Ib Christensen (DR):

Allerede i bemærkningerne til det ændringsforslag, som blev stillet fra retsforbundet, kom jeg med nogle principielle udtalelser vedrørende retsforbundets synspunkter med hensyn til de store trafikinvesteringer. Her skal jeg kun følge op med nogle supplerende bemærkninger.

Det er fremdeles således, at vi ikke kan se, at det kan være en målsætning for Danmark at have Nordeuropas største transitlufthavn. Vi er også overbevist om, at de prognoser, der foreligger, i høj grad er diskutabel. Nogle siger 20-60 millioner passagerer

i år 2000, andre siger 15 millioner passagerer i år 2000. Allerede det motiverer nye undersøgelser og en nyvurdering. Med hensyn til energiproblemerne, der jo er kommet til, siden folketetinget vedtog loven om Saltholm og Store Bælt, viser det sig jo, at olieprisen er steget til 3 gange så meget, som den var, dengang man udarbejdede disse trafikprognoser, og det turde jo i sig selv også give anledning til nye overvejelser.

Endelig — det er allerede tidligere sagt af flere ordførere — er det samfundsøkonomisk ganske forkert ud fra enhver betragtning at operere med en rente på 4½ pct. i stedet for det, der burde være relevant, 10 pct., hvorefter der altså fremkommer et underskud allerede nu for Kastrups vedkommende. I virkeligheden burde den relevante rentefod være 12-16 pct. for at undgå subsidieringen af luftfarten.

Dertil kommer omkostningerne ved etableringen af Saltholmlufthavnen. Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte, at man i England har opgivet et tilsvarende projekt, som man anslog ville koste 15 mia kr. I Tokyo byggede man en lufthavn i 1972-73 til 14 mia kr. svarende til Saltholm og i nærheden af Paris en lufthavn til 8½ mia kr., hvorfor det vel er sandsynligt, at Saltholm med dagens priser ville koste i hvert fald 10 mia kr. Det er uægtelig et beløb af en anden størrelsesorden end dem, der lå til grund for folketingets vedtagelse i fjor.

Endelig er der støjproblemerne. De rammer jo Ørestadsregionen, de rammer på begge sider af Sundet. Man kan vel forudse det tidspunkt, da svenskerne, hvis man etablerede Saltholm lufthavn, ville kræve forbud mod overlydsfly. Også det må med i beregningerne.

De sikkerhedsmæssige hensyn taler også til fordel for, at vi, i stedet for at vedtage en stor udbygning af Kastrup, endsige Saltholmprojektet, siger: vi giver afkald på denne prestige eller ambition, at vi skal være Nordeuropas trafikcentrum på lufttrafikens område, og overlader det til andre lufthavne. Sturup i Skåne, der ikke ligger langt

[Ib Christensen.]

fra København, og Kaltenkirchen, der ligger 35 km nord for Hamborg, og som altså kan nås fra Jylland og Fyn i løbet af meget kort tid, er jo alternative muligheder; meget store lufthavnsprojekter ligger der jo også dér.

Der er blevet sagt fra flere ordføreres side, at man snakker rigeligt i dette folketing, og at man ikke beslutter, og i og for sig er jeg principielt enig i denne kritik, men i denne sag foreligger der så mange usikkerhedsmomenter, så mange nye momenter, at det i høj grad er relevant, at man tager disse ting op til en hurtig nyvurdering.

For mit partis vedkommende vil jeg dog understrege, at der for så vidt ikke kan herske tvivl om, at vi under alle omstændigheder er modstandere af Saltholmprojektet, men jeg appellerer altså til ansvarsbevidstheden i dette folketing. Jeg er overbevist om, at fik folketingets medlemmer lov til at stemme frit — det gælder specielt socialdemokratiets medlemmer og venstres medlemmer — fik folketingets medlemmer lov til at stemme efter deres overbevisning, så ville Saltholmprojektet falde med et brag. Der er tale om måske 10 mia kr. i investeringer, der er tale om et årligt underskud på mange millioner kroner.

Jeg synes, det er ret så nedslående, hvis det radikale forslag skulle blive forkastet. Jeg håber, det bliver vedtaget, og min gruppe vil som sagt stemme for det, men skulle det blive forkastet, så er det at forudsæ, at det i hvert fald bliver med en snæver margen. Kan det så være forsvarligt, at folketinget på grundlag af en snæver margen og efter en konstatering af, at modstanden mod Saltholmprojektet er vokset og endda vokset meget stærkt, fastholder dette? Jeg tvivler derpå.

Med disse ord vil jeg gerne anbefale, at man stemmer for det radikale forslag. Mit parti vil være positivt indtillet over for overvejelser om eventuelt at kræve folkeafstemning ved en senere lejlighed omkring Saltholmprojektet.

(Kort bemærkning).

Kampmann (S):

Hr. Ib Christensen udtrykte som sin overbevisning, at hvis den socialdemokratiske folketingsgruppes medlemmer fik lov til at

stemme frit, så ville Saltholmprojektet falde med et brag. Jeg ved ikke, hvor hr. Ib Christensen har den opfattelse fra, at der ikke kan stemmes frit. Det er totalt forkert. Der kan stemmes frit, og der bliver stemt frit, og det falder ikke med et brag.

Birgit Busk (U):

Hvis folketinget vedtager dette forslag til beslutning, følger tinget en gammel — men derfor ikke god — tradition, som har vist sig at være meget dyr. I 1917 vedtog rigsdagen at bygge en havn for storfiskeri i Hanstholm. Derefter blev arbejdet udskudt og syltet med så små bevillinger, at byggeriet varede omtrent 50 år. Havnen kostede da det mangedobbelte af, hvad den i sin tid var budgetteret til. I slutningen af 1930erne begyndte man at tale om en Storebæltsbro; den taler man stadig om, og hvis dette forslag vedtages, skal vi nøjes med at tale om den endnu en årrække. Ligeledes i 1930erne begyndte man at tale om motorveje. I dag, 40 år senere, har vi nogle stumper uden sammenhæng spredt rundt i landet.

Spørgsmålet om en lufthavn på Saltholm blev rejst i Nordisk Råd i slutningen af 1950erne. Sidan da er problemerne med denne lufthavn blevet undersøgt og endevendt, og nu indgår den som led i en aftale med Sverige om fast forbindelse over Øresund. Hvis dette forslag vedtages, skal vi blive ved at endevende problemerne. I alle de tilfælde, jeg her har nævnt, har der været tale om erhvervsfremmende foranstaltninger, og i alle tilfælde har motiveringen for at forsinke og udskyde arbejderne været den, at vi ikke havde råd. Det er de blevet meget, meget dyrere af. Derimod har man haft råd til at låne milliarder af kroner i udlandet til at pumpe ind i forbrug og administrationen. Jeg tror egentlig heller ikke, at vi i dag har råd til at bygge lufthavn på Saltholm og broen over Store Bælt, men jeg tror, at vi har endnu mindre råd til at lade være. Vi skal have begge dele, og jo længere vi venter, jo dyrere vil de blive.

Vi skal have Storebæltsbroen eller en anden fast forbindelse over Store Bælt for at knytte de danske landsdele tættere sammen og forhindre, at Hamborg erhvervsmæssigt løber med Jylland og Fyn. Vi skal have lufthavnen på Saltholm og forbindelsen over Øresund ikke blot for de svenske bilisters

[Birgit Busk.]

skyld, men for at knytte landsdelene på den anden side af Sundet tættere til København i erhvervsmæssig henseende.

Både en Saltholmlufthavn og en Storebæltsbro er erhvervsfremmende foretagender. Endvidere vil en flytning af lufthavnen fra Kastrup til Saltholm genskabe et godt menneskeligt miljø på Amager og Storebæltsforbindelsen betyde afslutningen på hundredtusinder af menneskers urimelige tidsspilte i Halsskov og i Knudshoved.

Jeg kan derfor ikke stemme for forslaget til folketingsbeslutning, men vil stemme imod.

Iversen (CD):

I pressen og i befolkningen, ja, selv her i tinget, synes jeg der hersker nogen uklarhed om, hvad det egentlig er, det drejer sig om. Der er jo ikke tale om for eller imod Saltholm alene. Der er tale om for eller imod en nyvurdering, og hvis folketinget er befolkningens spejl, er det vel rimeligt at antage, at man undersøger og nyvurderer, hvad et nyt folketing med en helt ny — og man kan vel godt sige utraditionel — sammensætning mener om disse kæmpeprojekter.

Hvor skal staten og dermed befolkningen skaffe pengene fra? Besparelser i større omfang er der jo ikke flertal for. Rationaliseringer i den offentlige sektor, som virkelig kunne batte noget, kommer ikke i gang. Man mangler konkurrencemomentet. Det sker langsomt og trægt og bliver ikke til noget. Nej, man vil låne sig frem, og det er meget godt. Lån til underskud på betalingsbalancen og samtidig lån til kæmpeinvesteringer — investeringer, som antagelig også vil afkaste underskud. Lån har desværre to ulemper, nemlig at lån skal forrentes og afdrages.

Statsministeren sagde i debatten om dyrtsportionerne, at der er ingen over og ingen ved siden af folketinget — en kendsgerning, som vel er accepteret af alle, men denne kendsgerning gælder også i dag. At de medlemmer, der var i folketinget før den 4. december sidste år, kan føle sig forpligtet til et standpunkt fra dengang, kan man til nød forstå, men at nye medlemmer, der er indsat af flyttede eller nye vælgere, skal føle sig forpligtet af beslutninger af denne art, kunne

tyde på, at jordforbindelsen med deres egne vælgere er i uorden eller mangler.

Hvis ikke der her er et rimeligt flertal for en nyvurdering, da vil jeg tilslutte mig det af hr. Bilgrav-Nielsen omtalte initiativ til en folkeafstemning. Ved så store investeringer er det rimeligt, såfremt der ikke er et sikkert flertal her, at høre, hvad skatteyderne mener. Det er deres penge, det drejer sig om, og den endelige afgørelse bør ligge hos dem, der skal betale. Det er et godt og et nødvendigt princip at følge.

Glensgård (FP):

Når prestigeprojektet Saltholm nu ønskes nyvurderet, kan det ikke undre, at hr. Kampmann kæmper, men det kan nok undre, at hr. Kampmann bruger både næb og klør.

Hvordan kan hr. Kampmann nu begynde at drage en frygt ind i debatten, en frygt for, at en jumbojet med op til 100 t brændstof styrter ned i Københavns city? Det er måske ikke hr. Kampmann bekendt, at risikoen for en sådan katastrofesituation forøges op til mange gange ved at udflytte lufthavnen fra Kastrup til Saltholm. Hvorfor? Ja, her kommer der også miljømæssige ting ind, idet fuglelivet på Saltholm er en normfare for flytrafikken.

Hr. Kampmann er sikkert bekendt med en international undersøgelse, som forudser en tilbagegang for flytrafikken bl. a. på grund af energikrisen, således at vi først engang i midten af 1980'erne vil opnå det samme tal for flytrafikken, som vi havde i 1973, og først efter år 2000 vil vi komme op på det tal, som vi regnede med i 1985, på hvilket man bygger beslutningen om en udflytning til Saltholm. Der er alene 15 år dér, der er roget ud af hr. Kampmanns tankegang.

Hr. Kampmann forsøger også en skræk-kampagne, idet man ved en nyvurdering vil udskyde ratifikationen og sandsynligvis aldrig ratificere aftalerne med Sverige. Ja men skal vi springe i med begge ben, lukkede øjne og ører og bare håbe på, at det, vi gør, er det rigtige? Måske er det den tænkning, hr. Kampmann står for. Jeg tror dog også, hr. Kampmanns vælgere ønsker, at piloten styrer efter sine instrumenter og ikke kun flyver efter sine ideer om sol og

[Glensgård.]

måne, fordi man ikke vil medgive teknikerne, at de måske har mere erfaring på udflytning af en Saltholmlufthavn end cand. politier.

Hr. Holmberg siger, at alle undersøgelser er foretaget. Jeg vil bede formanden for udvalget om offentlige arbejder, hr. Holmberg, oplyse, hvornår der er foretaget en reel og komplet samfundsøkonomisk beregning over dette prestigeprojekt.

Hr. Holmberg nævner, at hr. Poul Andersen fra Københavns lufthavnsvæsen går ind for Saltholm. Nu vel, hr. Poul Andersen er ansat i Københavns lufthavnsvæsen, og det er sikkert Parkinsons lov, der ligger i baghovedet af hr. Poul Andersen.

Projektet med lufthavnen på Saltholm ser vi udelukkende som en dansk interesse, og det er selvfølgelig også i første omgang korrekt, men vi ser helt bort fra, at Vesttyskland er gået i gang med en storlufthavn nord for Hamburg. Skal vi nu gå ind i en konkurrence om at modtage mere støj?

Man nævner en hel del om, at hvis man ikke udflytter lufthavnen til Saltholm, så vil man indskrænke mulighederne for SAS. Muligvis, men sandheden er jo, at SAS stort set er imod udflytningen til Saltholm. Det vil blive økonomiske projekter, som absolut ikke ville give os nogen mulighed for at drive vores SAS videre. Det ligger også helt fast for SAS, at man, når tiden kommer, udflytter en del af trafikken fra Kastrup til de andre nordiske lufthavne. Vi vil nu holde på denne trafik. Nu vel, er det samarbejde, eller er det prestigeprojekt?

Aage Frandsen (SF):

På vegne af et mindretal i socialistisk folkepartis folketingsgruppe — fru Kristine Heltberg, fru Grete Westergaard, hr. Mai-gaard og mig selv — skal jeg kort motivere et særstandpunkt, som vi indtager, idet vi ikke kan dele flertallet i folketingsgruppens opfattelse af, at man skal stemme imod det radikale venstres forslag.

Vi har tre hovedgrunde til ikke at være imod det radikale venstres forslag. For det første økonomiske grunde. Vi finder det rimeligt, at folketinget endnu en gang overvejer, om samfundet har råd til de store trafikinvesteringer, som der her er tale om. Dette ikke mindst på baggrund af, at vi må regne

med, at den økonomiske vækst her i landet i det kommende år vil være mindre end det, vi har været vant til inden for de senere år. Vi har også det med i vores overvejelser, at vi inden for de senere år har været inde i en række besparelsediskussioner, som har været rettet mod områder, som vi på ingen måde kan acceptere at der spares på — der tænkes i denne forbindelse på områder inden for den sociale sektor og inden for uddannelsessektoren — og vi frygter, at der, hvis disse store investeringer kommer i gang nu, vil ske yderligere angreb på disse for os meget væsentlige områder.

En anden grund til vores modstand mod, at man afviser det radikale venstres forslag, er energiknapheden. I den tidligere diskussion om Saltholm og Store Bælt og ved de tidligere vedtagelser har disse overvejelser ikke været inde i betragtningerne, bl. a. på baggrund af at man regnede med, at energiforsyningen her til landet ville være næsten ubegrænset. Det sidste halve års erfaringer har vist, at det ikke er tilfældet, og når det ikke er tilfældet, mener vi også, at det er rimeligt at sætte spørgsmålstegn ved behovet for de store trafikinvesteringer, som der her er tale om.

En tredje grund til vores særstandpunkt er, at vi ønsker en samlet trafikplan. I den hidtidige diskussion har vi manglet en samlet trafikplan, og vi kan ikke acceptere, at man sætter store enkeltinvesteringer i gang, uden at man har en samlet trafikplan. Dette er ikke mindst aktuelt på baggrund af, at vi netop står over for en knap så god økonomisk situation, og at vi står over for et knap så gunstigt forhold med hensyn til energiforsyninger. Derfor mener vi, at det er nødvendigt med en samlet trafikplan, inden vi går i gang med disse store enkeltinvesteringer. En sådan samlet trafikplan må bl. a. omfatte en plan for de motorvejsinvesteringer, der skal i gang, ligesom for Københavns bybane og hele den samlede kollektive trafik.

Af de argumenter, der kan tale for en lufthavn på Saltholm, har været miljøargumentet, hvor vi mener, at der kan tales både for og imod ud fra dette synspunkt. Det gør vi på baggrund af, at vi mener, det er rimeligt at sætte et spørgsmålstegn ved ønskeligheden af at få oprettet en eller anden kæmpestor Ørestad omkring København-Malmø.

[Aage Frandsen.]

Et andet argument har været beskæftigelsesargumentet, som både kan gælde Saltholm og Store Bælt, men vi mener, at de beskæftigelsesmæssige problemer, som eventuelt kan opstå, kan løses på andre måder, der er langt mere til gavn for hele samfundet end denne form for beskæftigelsesforanstaltninger.

Det nordiske argument anerkender vi fuldt ud, men vi mener, at de tre før nævnte argumenter imod Saltholm og Store Bælt taler stærkere end dette enkeltstående argument, som det nordiske argument er.

Når vi giver tilslutning til en delvis eller en hel nyvurdering omkring Saltholm og Store Bælt, så er der ikke tale om, at vi dermed går ind for en endelig skrinlæggelse af disse planer, men der er tale om at ønske, at man skal nyvurdere, man skal overveje situationen på nuværende tidspunkt; så kan man eventuelt senere tage stilling, positivt eller negativt, til disse store trafikinvesteringer.

På denne baggrund kan jeg på de førnævnte personers vegne sige, at fru Kristine Heltberg vil afholde sig fra at stemme, mens fru Grete Westergaard, hr. Maigaard og jeg selv vil stemme for det radikale venstres forslag.

Niels Helveg Petersen (RV):

Det er muligt, vel sandsynligt, at et flertal i folketinget i dag vil afvise det forslag, som er stillet fra radikal side. Det er en mulighed. I så fald vil næste fase i Saltholmdiskussionen jo blive behandlingen af overenskomsten mellem Danmark og Sverige om de faste forbindelser.

Hvis folketinget ratificerer denne overenskomst, vil sidste brik i Saltholms tilblivelse kunne blive en egentlig stor anlægslov, og måske kan vi så til den tid få at vide, hvad Saltholm egentlig kommer til at koste. Det ved vi ikke noget om i dag, men jeg mener som hr. Ib Christensen, at et tal i den størrelsesorden, som blev nævnt, omkring 10 mia kr., ikke kan anses for at være urealistisk i dagens priser.

Både om ratifikationen af overenskomsten og om en senere anlægslov vil det gælde, at de, hvis de vedtages, vil blive vedtaget imod et betydeligt mindretal her i salen,

et mindretal, som efter alt at dømme vil være på mere end 60 medlemmer, mere end en tredjedel af salen, og det rejser naturligt hele diskussionen om en folkeafstemning om Saltholmprojektet. Det er ganske klart, at selve folketingsbeslutningen om at ratificere overenskomsterne ikke kan sendes til folkeafstemning. Det er ganske tydeligt efter grundloven, at til folkeafstemning kan kun sendes love, og derfor vil denne folketingsbeslutning, hvis den vedtages, næppe heller kunne sendes til folkeafstemning.

Med hensyn til en senere anlægslov skulle man umiddelbart tro, at sagen var klar, og at en sådan anlægslov, hvis den blev vedtaget, kunne kræves sendt til folkeafstemning af en tredjedel af folketingets medlemmer efter reglerne i grundlovens § 42. Desværre er dette ikke helt klart.

Ifølge § 42 kan der ikke afholdes folkeafstemning om love til gennemførelse af traktatmæssige forpligtelser, og spørgsmålet er: pådrager vi os ved at ratificere overenskomsten med Sverige en traktatmæssig forpligtelse i grundlovens § 42-forstand? Rent umiddelbart ville jeg finde det stødende og i strid med ånd og hensigter i grundlovens § 42, hvis man skulle nå til det resultat, et et projekt som dette ikke kunne sendes til folkeafstemning. Netop et projekt af denne art, som i en lang årrække vil belaste landets ressourcer og kræve årlige kæmpebevillinger, er overordentlig velegnet til folkeafstemning, og det vil være helt i overensstemmelse med mening og hensigt med folkeafstemningsinstituttet. Der er imidlertid tvivl om spørgsmålet på grund af den formulering, der er anvendt i § 42, og jeg vil anmelde, at den radikale folketingsgruppe vil benytte den kommende tid til at søge nærmere belysning af, om der kan holdes folkeafstemning om en eventuel kommende anlægslov. Jeg vil samtidig bebude, at hvis det skulle vise sig, at der ikke kan holdes folkeafstemning efter reglerne i grundlovens § 42 direkte, så vil den radikale gruppe nøje undersøge, under hvilken form en folkeafstemning da kan afholdes, og jeg har villet fremdrage dette allerede på dette tidspunkt, fordi jeg synes, det er et rimeligt hensyn at tage til Sverige at gøre opmærksom på på et tidligt tidspunkt af sagens behandling, at i og med ratifikation er striden om Saltholm

[Niels Helveg Petersen.]

storlufthavn ikke tilendebragt. Det skal nok vise sig senere, at den først skal til at begynde for alvor.

Melchior (CD):

Også jeg føler trang til at affyre en lille selve i dette sø- og luftslag.

Hr. Kampmann sagde i starten af sit indlæg, at han ikke syntes, man skulle benytte begrundelser, man ikke rigtig kan være bekendt, og det kan vi sikkert alle være enige med ham i. Ikke desto mindre har både han og andre benyttet det argument, at noget, der er besluttet med en majoritet for 10 måneder siden i denne sal, men ikke i dette ting, bør man ikke kunne anfægte, for så kan der ikke regeres, og så kan man ikke stole på os osv., osv.

For det første sker det ofte, når majoriteter har vekslet i folketinget efter et valg, at ting, både små og meget vidtgående ting, er blevet ændret, og det ville da være det modsatte af hensyntagen til en vælgerdom, hvis man mente, at væsentlige ting, om hvilke det gælder, at de endnu kan ændres, uden at noget væsentligt slås i stykker, ikke skulle kunne tages op til nyvurdering. Jeg mener, at toget er ikke kørt i denne sag, flyveren er ikke fløjet endnu, og vi kan uden generende konsekvenser for partnere, vi bør stå os godt med, eller for befolkningen eller for økonomiske hensyn tage os tid til at overveje dette på ny. Jeg synes, at man må forstå de nye folketingsmedlemmer — og det er som bekendt et meget stort antal — som er i tvivl om, hvorvidt den beslutning, der blev truffet i fjor sommer, var den korrekte. Og er der en sådan tvivl, bør man da i anstændighedens navn være med til at skaffe denne tvivl afklaret. Man kan ikke sige, at fordi noget én gang er besluttet, er det også rigtigt. Der er også ting, der er blevet besluttet og endda gennemført, og som man senere har fortrudt.

Når vi her taler om trafik, tror jeg nok, der er et stort antal i denne sal — ude i befolkningen er der det da i hvert fald — som er ked af, at man fik gennemført beslutningen om og anlægget af motorvejen fra Lyngby til København, og der er masser af tilsvarende investeringer, som gør det urimeligt at sige, at det er mangel på mod og fremsyn, når man ikke vil beslutte i dag. I

sager af det omfang, der her er tale om, må der være lejlighed til et nyt overlæg, uden at det kan benævnes som gustent overlæg.

Jeg vil gerne sige, at mine egne tvivl ikke går i økonomisk retning, thi hvis det er sikkert, at disse projekter — må vi hellere sige, for der er flere sammenkædede projekter — skal gennemføres alligevel, er det selvfølgelig klogere at starte på dem nu. Mine betænkeligheder går derimod på tekniske ting, som allerede var ved at komme frem i fjor sommer, og som er blevet noget mere sandsynlige i mellemtiden. Det drejer sig om flytyper, som er mindre støjende og mindre smudsende, det drejer sig om noget, jeg personlig tror ret meget på, nemlig at nok vil trafikantallet stige, men der vil komme flere afgangne med færre passagerer, altså mindre fly i de enkelte afgangne, alt sammen ting, som i høj grad spiller ind ved en eventuel nyvurdering.

Jeg er også meget betænkelig ved den sammenkædning af store projekter, hvis indbyrdes sammenhæng ikke automatisk er indlysende, som der er tale om i dette lovkompleks. Jeg vil indrømme, at tvivl ofte kommer fremskridtet til skade, men i denne sag bør tvivlen komme besindigheden til gode. Man bør derfor stemme for det radikale forslag, idet jeg dog vil påpege, at vi underhånden har undersøgt muligheden for, men ikke har kunnet få tilslutning til, at man sætte en tidsgrænse for den nyvurdering, der ønskes. Man kunne f. eks. blive enig om, da et stort materiale allerede ligger på bordet, at denne nyvurdering skal slutte til september eller til oktober. Så vil jeg godt se den, der siger, at disse få måneder til dette oplysningsarbejde ville bringe noget som helst i fare eller stille os i en dårlig situation over for vores svenske naboland.

Må jeg sluttelig over for citatet, som hr. Holmberg og andre bragte, fra lufthavnshøfen om, at det ville betyde død for SAS, hvis Saltholm ikke blev gennemført, bringe et citat gengivet i Politiken i dag, men det stammer fra november og skyldes SAS' øverste chef, Knut Hagrup, som i november i fjor sagde:

„Det er usikkert, om man overhovedet behøver at bygge en lufthavn på Saltholm, før gang i 1990'erne, og derfor haster det ikke med en beslutning.“

Ekspertudtalelser kan vi altså få både for

[Melchior.]

det ene og det andet, men alle vi i denne sal, som er i tvivl, skylder vore vælgere og vor egen samvittighed, at vi får denne frist til en nyvurdering og en ny sætten sig ind i tingene.

Poul Boeg (CD):

Der er to ting, der får mig til at tage ordet. Den ene er det element, som er trukket ind i debatten navnlig fra radikal side, om folkeafstemningsperspektivet. Jeg er for så vidt rent juridisk helt enig i de betragtninger, som blev fremdraget af hr. Niels Helveg Petersen i relation til grundlovens § 42. Vi kan ikke få en folketingsbeslutning til folkeafstemning, og vi kan heller ikke få ratifikationen af en international aftale til folkeafstemning, men vi kan få en anlægslov til folkeafstemning.

Jeg føler mig imidlertid overbevist om, at der vil være en anden løsning på dette problem end den rent juridiske løsning, som hr. Niels Helveg Petersen var inde på — jura er nu engang heldigvis ikke alt. Det, som jeg forestiller mig, er, at vi kan vist tillade os at gå ud fra, også på basis af mange kontakter, jeg har haft i de senere dage om denne sag, at det stort set vil ligge sådan, at de medlemmer, der stemmer for det radikale forslag, hvis dette forslag bliver nedstemt, i konsekvens deraf som et alternativ vil være tilhængere af en folkeafstemning. Og så om mit synspunkt og min forventning blot dette: når vi yderligere betænker, at det vel er ret så sandsynligt, at afstemningen må blive meget marginal, så kan jeg som politisk realitet ikke forestille mig, at den ærede statsminister og lederen af vort liberale parti i den situation ville anvende den fremgangsmåde, at man først tog ratifikationen igennem folketinget og derefter anlægslovene. Dette kunne blive noget i retning af en måde at omgå mindretallets ret til at få en folkeafstemning. Ud fra dette synspunkt ville jeg derfor ikke tro, at alle disse juridiske undersøgelser var nødvendige, og jeg vil i den forbindelse også gerne sige, at der måske kunne være grund til, at medlemmerne, når de nu træffer deres endelige beslutning om deres standpunkt i denne sag, netop også lader det indgå i deres overvejelser, at en stemme imod det radikale forslag kan

komme til at betyde en stemme for folkeafstemning om dette spørgsmål.

Den anden grund til, at jeg har bedt om ordet, er, at jeg, som det utvivlsomt vides, har taget et initiativ til, at der bliver afstemning om denne sag ved navneopråb, og i den forbindelse er jeg i korridorerne en række gange blevet spurgt om, hvorfor man egentlig skulle anvende denne fremgangsmåde. Jeg finder det derfor naturligt at gøre et par bemærkninger om, hvad der har motiveret dette.

Vi er dog vist alle enige om, at dette drejer sig om en særdeles vigtig afgørelse med vidtrækkende følger, og sagen er, som både debatten og indlæg i pressen tydeligt viser, i høj grad kontroversiel. Desuden er vi også klar over, at der i meget vid udstrækning vil blive stemt på tværs af partigrænser, og som jeg nævnte før, er det højst sandsynligt, at afstemningen bliver meget marginal. Når man lægger alt dette sammen, kan jeg ikke se rettere, end at det er helt naturligt at lade den nysgerrige og efter pressen at dømme i vid udstrækning også utilfredse befolkning såvel som eftertiden og den historisk-politiske forskning vide, hvem der har stemt hvordan i denne sag.

Derudover tilsigtes der med dette navneopråb også en ansvarsindskærpelse og en præcisering af, hvad det egentlig drejer sig om. Dette sidste, fordi modstanderne af en nyvurdering efter min mening har forsøgt at forvride debatten noget ved at foregive, at en stemme for det radikale forslag er en stemme imod projekterne. Det behøver den ikke at være, det vil helt afhænge af, hvad nye undersøgelser vil bringe for dagen.

Når jeg har talt om en ansvarsindskærpelse, har jeg navnlig det for øje, at mens man naturligvis ikke kan tale om, at en mening om, hvorvidt der skal bygges en lufthavn på Saltholm eller ej, er mere eller mindre ansvarlig, så kan man måske godt anlægge det synspunkt, at en metode eller en fremgangsmåde er mindre ansvarlig, og der er måske momenter i handlingsforløbet her, som kunne berettiggel til et sådant synspunkt.

Sammenfattende vil jeg derfor om dette navneopråb godt slutte med at sige, at det er udtryk for en appel til hvert enkelt medlem om at betænke først og fremmest, at én eller to stemmer måske her kan blive afgø-

[Poul Boeg.]

rende, og også at betænke det tunge ansvar, der derfor er forbundet med afstemningen, et ansvar, der både er et ansvar over for vælgerne og et ansvar over for éns samvittighed.

Glistrup (FP):

Fremskridtspartiet er helt enig med hr. Niels Helveg Petersen i, at denne sag er overordentlig velegnet til folkeafstemning. Jeg vil endda gå det skridt videre og sige, at denne sag finder ikke sin endelige afgørelse, før der har været en folkeafstemning, og uanset hvad flertallet i denne sal beslutter, uanset hvad flertallet beslutter, når vi skal behandle ratifikationen, vil fremskridtspartiet fortsætte med at arbejde for, at denne sag finder sin endelige afgørelse ved en folkeafstemning, før eller efter et folketingsvalg.

Vi vil gøre, som Wilson gjorde i England over for EF-traktaten, og sige: vi respekterer ikke, at man ved at beslutte uden om det danske folk i form af en international traktat binder os til noget så meningsløst som det, hr. Kampmann har afalt med sine partifæller deroppe i Stockholm. Vi vil, hvis vi eventuelt efter et valg får nogen mulighed for det, gå Wilsons vej og søge genforhandling med Sverige. Opnår vi ikke tilfredsstillende resultater ved genforhandling med Sverige, vil vi gøre som Wilson og lade en folkeafstemning afgøre, om vi i givet fald skal være bundet af disse forpligtelser over for Sverige med hensyn til den rent danske økonomi. Det siger sig selv, at det er uheldigt, hvis denne ting skal ligge og rumle i årevis og man får smidt milliarder af kroner ud på at begynde at grave huller i jorden, og man så å la Farum skal til at lave folkeafstemning på et langt senere tidspunkt. Derfor håber vi, at der kan komme en folkeafstemning meget hurtigt både af hensyn til vort forhold til Sverige og af hensyn til dem, der skal disponere i det lokale område inden for hovedstadsregionen.

Vi har derfor for længst gjort os de overvejelser, som hr. Niels Helveg Petersen nu siger at den radikale gruppe vil begynde at gøre sig, om hvordan vi får disse ting til folkeafstemning hurtigst muligt. Vi vil selvfølgelig samarbejde med alle gode kræfter, der vil lade det danske folk afgøre denne sag,

og derfor følge, hvad andre eventuelt kommer med af bedre ideer, men vort synspunkt var, at når traktaten kom til anden behandling, ville vi stille et dagsordenforslag om, at sagen udsættes, indtil den har været underkastet folkeafstemning. Der kan ikke blive nogen folkeafstemning, deri er vi også enige med hr. Niels Helveg Petersen, i henhold til grundlovens § 42. Det må blive på samme grundlag som i Farum ved byggefolkeafstemningen, at man holder en rent vejledende folkeafstemning baseret på, at 90 medlemmer, altså et flertal her i folketinget, går ind for det, for det vil være aldeles logisk også for dem, der mener, at vi virkelig skal øde disse milliarder ud, som der her er tale om, til ingen verdens nytte. Også for dem må det da være naturligt, at det til syvende og sidst er befolkningen, der skal afgøre det. Man kan ikke sige, at de pågældende ved vælgertilkendegivelsen den 4. december 1973 er valgt til i et repræsentativt demokrati at afgøre specialspørgsmål som disse.

Derfor håber vi, at vi ved anden behandling af traktaten får et flertal her i tinget — det er altså ikke 60 medlemmer, men et flertal — for en vejledende folkeafstemning. Men kan vi få folkeafstemning på anden måde, er det også godt, det afgørende er bare, at denne sag ikke bør finde sin afgørelse, og den vil ikke finde sin afgørelse, før det danske folk har vedtaget, hvad der skal ske. Så må vi selvfølgelig alle bøje os, hvad enten vi står på den ene eller på den anden side.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Det er naturligvis med tilfredshed, jeg har konstateret, at et flertal af udvalget om offentlige arbejder i betænkningen indstiller det radikale forslag til forkastelse her ved anden behandling. Jeg kan også helt tilslutte mig den motivering, som flertallet har givet i sin indstilling, og som ligger på linje med de synspunkter, som jeg også gav udtryk for, da vi havde forslaget til første behandling.

Til debatten her i dag og til det, som i den seneste tid har været fremført i den offentlige diskussion, vil jeg knytte nogle ganske få og lidenskabsløse kommentarer. Der foreligger jo den mulighed, at der senere, når udvalget har afsluttet sit arbejde om de to

[Ministeren for offentlige arbejder.]

folketingsbeslutninger, kommer en debat. Dette her er jo sådan en midtvejsdebat, som hr. Bilgrav-Nielsen har foranstaltet.

Jeg går også ud fra, at disse undersøgelser, som man taler om — og det, det hele drejer sig om her, er jo, om de undersøgelser, der er foretaget, er tilstrækkelige — kan foretages ved hjælp af udvalget, og jeg kan sige til fru Inge Krogh, at vi fra departementet naturligvis vil gøre, hvad vi kan for at forsyne udvalget med alle de oplysninger, det ønsker. Jeg mener, at så længe udvalget ikke er færdigt med sit arbejde, er debatten måske lidt for tidligt på vej.

Folketinget tog så sent som i juni sidste år — og det var efter mange års undersøgelser og forhandlinger — stilling til de store projekter med gennemførelsen af de to anlægslove. Der må derfor efter min og regeringens opfattelse være indtrådt helt afgørende ændringer i forudsætningerne, eller helt nye tungtvejende momenter må være kommet til, for at folketinget nu mindre end et år senere skal tage sagen op, altså have foretaget nye undersøgelser. Jeg mener, at er det nødvendigt for udvalget, vil de vel foretage dem.

Men er der da sket sådant afgørende nyt i de få måneder, og hvad er det, udvalgets mindretal vil have undersøgt? Jeg må erkende, at jeg er ikke blevet så forfærdelig meget klogere derpå ved at læse mindretalsmotiveringen. Nu har jeg lyttet til alle talerne i dag, og jeg kan nok se, at der kan stilles nogle spørgsmål op, men er det nye spørgsmål, som ikke har været relevante hele tiden i de mange år, hvor vi både på nordisk plan, i trafikudvalget og ved gentagne debatter her i folketinget har arbejdet med det? Er det noget så helt exceptionelt nyt, der er kommet frem, som skal undersøges, at man bør standse behandlingen? Udvalgsarbejdet fortsætter jo. Hvorfor denne debat nu?

Hvis man videre i betænkningen ser, hvad det er, man vil have undersøgt, så lægger jeg mærke til, at der udelukkende

tales om undersøgelser vedrørende lufthavnen. Om Store Bælt ikke ét ord. Jeg må tage det som et udtryk for, at mindretallet ud over de undersøgelser om formen for den faste forbindelse, regeringen allerede har igangsat, ingen tanker har om nye undersøgelser her. Alligevel opretholder mindretallet sit forslag om en nyvurdering også af Storebæltforbindelsen. Denne vurdering, om man vil kalde det sådan, er jo i gang. Det var just begrundelsen for, at regeringen, da den genfremsatte de kendte forslag, fik udsættelse et år for at undersøge, hvordan denne faste forbindelse over Store Bælt skulle være.

I lufthavnssagen vil man i hvert fald have undersøgt, skriver mindretallet, trafikafviklingen i Kastrup lufthavn. Mon ikke det er en trykfejl? Det er vel snarere trafikudviklingen, man vil have undersøgt. Det giver bedre mening. I øvrigt er begge dele undersøgt, og i de kæmpestabler af undersøgelsesmateriale, der ligger, kan man godt finde nogen vejledning, hvis man fordyber sig i det, og disse undersøgelser og overvejelser vedrørende trafikudviklingen følges stadig op.

Man vil endvidere have undersøgt støjproblemer ved beflyvning af henholdsvis Kastrup lufthavn og Saltholmlufthavnen samt foranstaltninger til støjbekæmpelse og nye flytypers støj- og sodafgivelse.

Jeg går da ud fra, at det ikke kan være hr. Bilgrav-Nielsens eller mindretallets hensigt med ønsket om de netop citerede undersøgelser at bibringe offentligheden det indtryk, at disse forhold ikke har været undersøgt. Forholdet er jo det, at støjproblemet omkring Kastrup og omkring Saltholm og de muligheder, der nu er eller ikke er for at imødegå støjgenerne, har været endda meget grundigt undersøgt.

Endelig ønsker mindretallet — jeg kunne næsten sige selvfølgelig — foretaget en samfundsøkonomisk analyse af Saltholmprojektet. Jo men foregår det ikke i udvalget? Disse undersøgelser har da for øvrigt stået på længe.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Nu har jeg bemærket mig, at et par af ordførerne i hvert fald er kommet langt væk fra de beløb, man regnede skulle bruges til anlæg af lufthavn. De er i forhold til 1972-priserne selvfølgelig større nu, men at de skulle være nået op på 10 mia kr. er da vist rent gæt. Det er vel også en ting, man kan undersøge gennem udvalget, og man behøver ikke ligefrem at starte et nyt organ.

Jeg ved ikke, hvordan mindretallet har tænkt sig, at disse såkaldte undersøgelser skulle foregå.

Analysen af de økonomiske forhold ønskes foretaget med udgangspunkt i, så vidt jeg kan læse det, en egentlig investerings- og anlægsplan. Nu foreligger der som bekendt mange måder at belyse et projekts samfundsmæssige værdi på. Den nævnte metode er én af dem, og det er da værd at bemærke sig, at det var sådanne undersøgelser, som blev foretaget i Storebæltssagen, men dem er mindretallet som bekendt heller ikke tilfreds med, uden at vi dog, som jeg har nævnt, har fået noget rigtigt at vide om, hvad det er, man i stedet vil have.

Som det er kendt af alle, er miljøhensyn til Amagers beboere en afgørende motive-ring for flytning af lufthavnen til Saltholm, og der findes mig bekendt ikke nogen accepteret metode, hvorefter man kan sammenligne den samfundsmæssige gevinst ved miljøforbedringer med de omkostninger og fordele, som vi traditionelt gør op i penge, og som denne cost-benefit-analyse kan anvendes på. Jeg står derfor også på det punkt noget uforstående over for, hvad vi kan vinde ved denne ønskede undersøgelse.

Der kunne være mange andre ting at gå ind på, men jeg går ud fra, at denne midtvejsforhandling er noget, vi skal igennem. Så kommer udvalget formentlig til et resultat engang, og så kommer den egentlige forhandling om, hvad et flertal i udvalget eller måske udvalget som helhed — jeg ved ikke, om det er muligt — er kommet frem til. Jeg må henstille til de særede medlemmer at stemme imod dette forslag.

Ipsen (CD):

Hr. Holmberg brugte ordene, at der var flertal i udvalget mod hr. Bilgrav-Nielsens forslag, og det er jo lidt af en tilsnigelse fra hr. Holmberg. Jeg hørte, at ministeren

brugte det senere også. Hr. Holmberg ved jo godt, at der er uenighed i de forskellige partier. Der er partier, der har forskellige meninger, og selv i socialdemokratiet er der nogle, der vil stemme for det radikale forslag. Det eneste parti, der ikke vil det, er venstre; de opretholder en skarp partidisciplin, således at de kan få alle stemmer med, til trods for at vi ved, at der nok er en 7—10 stykker, der havde ønsket at stemme anderledes.

Jeg har også prøvet at kigge på økonomi, og det, jeg har fundet frem til, er, at i februar 1969 nedsatte det daværende PØ-udvalg en embedsmandsgruppe til at undersøge mulighederne for lufthavnen, og der er jo alternative muligheder til Saltholm ifølge en af denne gruppe udarbejdet oversigt. Jeg vil meget gerne have lov til at citere et par linjer fra denne økonomiske oversigt, der går imod Saltholm. Bl. a. siger man om pas-sagerantallet:

„Det er imidlertid tvivlsomt, om denne prognose kan være realistisk“.

Det er altså den prognose, som hr. Kampmann går ud fra, når han siger, at det er nødvendigt at udbygge i Kastrup.

Videre står der vedrørende Sverige:

„Afgørende bliver i så henseende den luftfartspolitik, der føres fra svensk side. Den vil næppe blive påvirket af placeringen af den danske storlufthavn.“

Såfremt disse synspunkter accepteres, indebærer det en yderligere forrykkelse af sammenligningen mellem de to projekter til ugunst for Saltholm“.

Dette er altså sagt af et udvalg, der er nedsat af det daværende PØ-udvalg.

Holmberg (V):

Jeg ønsker på ingen måde at forlænge debatten, men der er visse fejltagelser, det er nødvendigt at få rettet.

Hr. Ipsen gjorde opmærksom på, at det var en tilsnigelse, når det blev sagt, at der var flertal i udvalget for at afvise hr. Bilgrav-Nielsens forslag. Hvad tilsnigelse er der heri? Der er konstateret et flertal i udvalget herfor. Sådan er det. Så er der ingen grund til at gå op og dementere. Hvordan det er i de forskellige grupper, og hvordan det i øvrigt er i folketingsalen vil vise sig senere, men et flertal i udvalget er konstateret, og det er det, jeg har gjort opmærksom på.

[Holmberg.]

Så var hr. Bilgrav-Nielsen inde på forrentningen i Kastrup lufthavn og gjorde opmærksom på, at hvis det var almindelig forrentning, ville det måske ikke være de samme tal, og det er nok også rigtigt. Det ville måske være rimeligere, om hr. Bilgrav-Nielsen gjorde opmærksom på, at forrentningen kunne blive højere, hvis lufthavnsafgifterne kom til at ligge på nogenlunde samme niveau som i de lufthavne, vi kan sammenligne os med. Sandheden er, at de er langt lavere i Kastrup end i de lufthavne, vi kan sammenligne os med.

Så lige et par enkelte ting til, de er fra småtingsafdelingen. Hr. Glensgård talte om fuglene, og det kan jo skyldes, at hr. Glensgård ikke har læst det materiale, vi har netop om fugle. Der findes også fugle i Kastrup, og der vil nok findes færre på Saltholm, den dag det eventuelt er en cementbane.

Endvidere nævnte hr. Glensgård Poul Andersen og sagde, at han var ansat i lufthavnen. Det er rigtigt, det er også flere af de øvrige, der har udtalt sig, f. eks. Weibøl.

Men det nytter vist ingenting at argumentere, for der er taget stilling på forhånd, og det er der åbenbart uanset materialet.

Vi ved altså, hvordan det ligger for det radikale venstre, de siger nej i dag, de sagde nej sidste år, de sagde nej forrige år, og de har altid sagt nej. Men uden at ville foregribe noget netop i forbindelse med Saltholm og Kastrup, som man med vilje har holdt udenfor, da det drejede sig om den såkaldte nyvurdering, skal det alligevel nævnes for dem, der ikke ved det, at hvis vi skal udbygge Kastrup til den trafik, som vi formoder kommer, bliver det økonomisk ca. det samme, som hvis vi flytter til Saltholm.

Kampmann (S):

Først tre korte kommentarer og derefter en lidt længere.

Hr. Bilgrav-Nielsen havde til denne omgang af Saltholmforhandlingerne — og jeg siger udtrykkeligt denne omgang, for det er jo et løb, hr. Bilgrav-Nielsen har kørt i 6-7 år, derfor er det lidt svært efterhånden at forny sine argumenter — men han havde til denne omgang fundet frem som argument regnskabet for den nuværende Kastrup lufthavn. Hr. Bilgrav-Nielsen har overset, at

det er en generel problemstilling, der herved er rejst, nemlig problemet for samtlige statens virksomheder om, hvilke afskrivnings-satser og hvilke forrentningssatser man skal anvende. Hvis man skal ændre det i det hele taget, skal man naturligvis også ændre det for Københavns lufthavnsvæsen, som har rejst dette spørgsmål, fordi det er mere forrentningspræget, end en lang række af statens øvrige aktiviteter er.

Hvis man ved en anvendelse af andre forrentnings- og afskrivningssatser når til et underskud i stedet for, som det står i finansloven, et overskud, er man også nødt til i samme åndedrag at se på de afgifter, der anvendes ude i Kastrup. Der er én gang sagt, at afgiftsniveauet i Danmark er på nogenlunde det halve af det afgiftsniveau, vi kender fra andre lande, og hvis vi forhøjer dem, vil vi få et overskud i Kastrup selv med anvendelsen af højere forrentningssatser og kortere afdragstider. Det kunne vi godt have trukket frem i denne forbindelse, hvis man vil bruge det som udgangspunkt for at kritisere Saltholm på et senere tidspunkt.

Hr. Glensgård kom med den opsigtsvækkende oplysning, at risikoen for en katastrofe i forbindelse med start og landing ville være større, hvis start og landing foregik over vand, end hvis det foregik over land. Jeg går ud fra, at det er en så forbavsende påstand, at hr. Glensgård enten nu eller senere i udvalget vil have ulejlighed med at uddybe dette synspunkt.

Hr. Melchior, der optrådte som en af de mange ordførere fra centrum-demokraterne, havde to synspunkter. For det første at jeg og andre skulle have anfægtet, at nye folketingsmedlemmer kunne ændre den beslutning, som blev truffet ved lov i juni 1973. Lad mig sige, at det har jeg ikke anfægtet. Jeg mener, det er ethvert nyt folketingsmedlems ret og pligt at underkaste eksisterende lovgivning en prøvelse. Det, der er sagen her, er, om der i de forløbne godt 10 måneder er sket væsentlige ændringer i forhold til beslutningsgrundlaget fra juni 1973. Det er det afgørende, og det er det, vi kan diskutere. Hr. Melchior har lov til at sige, at han mener, der er sket væsentlige ændringer, og derfor støtter han de radikale, og vi andre har lov til at sige, at der ikke er sket væsentlige ændringer, og derfor nedstemmer vi

[Kampmann.]

de radikales forslag. Det er præcis det, det drejer sig om.

Derefter sagde hr. Melchior, at hans stilling måske kunne være anderledes, hvis der kunne sættes en tidsgrænse for de undersøgelser, hr. Bilgrav-Nielsen nu har forlangt lagt oven på de andre kilo af undersøgelser, som han har forlangt i tidens løb. Det var også et stærkt punkt for os andre i diskussionen i udvalget, og derfor bad vi om en tidsgrænse for disse undersøgelser, så vi ikke fik den sædvanlige opfattelse af, at det hele bare skulle udskydes. Vi kunne ikke få nogen tidsgrænse, og det fremgår af betænkningen, at hr. Bilgrav-Nielsen ikke kunne give en tidsgrænse. Vi må derfor sidde tilbage med opfattelsen af, at det igen er et forhalings- og sabotageforsøg, som vi har set det fra den side i de sidste 6 eller 7 år.

Til sidst spørgsmålet om folkeafstemning. Jeg forstår, at vi er ved at bevæge os ind i en situation, hvor der ikke kan gå en uge, uden at vi skal diskutere folkeafstemning i folketinget i forbindelse med det ene eller det andet lovforslag. Jeg forstår, at hr. Glistrup hver uge kan være med med skiftende partnere, og i dette tilfælde er det altså de radikale. Jeg siger velbekomme i denne forbindelse.

Hr. Niels Helveg Petersen sagde ganske rigtigt, at det forslag, der ligger her, ikke kan sendes ud til folkeafstemning. Ratifikationen kan næppe heller sendes ud til folkeafstemning. Så er der vel ikke nogen grund til at diskutere, som hr. Bilgrav-Nielsen gjorde det, om der skal 60 stemmer eller 65 eller 72 stemmer til, for der er ikke grundlag her for en folkeafstemning. Hvorfor kunne man, hvis man gik med disse tanker, ikke have sendt loven ud til folkeafstemning i juni 1973? Der lå jo en anlægslov om Saltholm, og der var ikke nogen tvivl om, at der var et lovgrundlag. Hvorfor gjorde man det ikke på det tidspunkt? Hvad er det for store ting, man mener der er sket siden, når vi skal have en folkeafstemning i dag, uanset at grundlaget ikke er til stede?

Ordføreren for forslagsstillerne (Bilgrav-Nielsen) (RV):

Jeg synes nok, at der var et par af indlæggene, der var lidt overraskende. Nu er jeg lidt usikker på, om der her i landet findes en bevægelse, der kalder sig de uafhængige,

men de har i hvert fald en repræsentant herinde, som mener, at vedkommende tilhører en gruppe, der hedder de uafhængige. Hun havde ordet og sagde, at hun egentlig mente, at vi slet ikke havde råd til disse anlæg, men at det måtte gennemføres hurtigst muligt. Hun kunne lige så godt have sagt det helt klart, at nu ville de uafhængige have sat skattemønstret op. Det var mere enkelt og mere ligetil.

Der var en anden udtalelse, der også undrede mig meget, og den kom fra fru Inge Krogh, som er medlem af folketingets trafikudvalg. Hun efterlyste hos ministeren tilfald om, at de undersøgelser, som vort forslag går ind for, kunne blive foretaget uden gennemførelse af vores forslag. Skal det forstås sådan, at fru Inge Krogh er gået fra den indstilling, som hun er deltager i i folketingets trafikudvalg? Jeg vil dog mene, at vi, hvis det er tilfældet, står i en ganske interessant situation, men det kan fru Inge Krogh jo få lejlighed til at give oplysning om.

Så er der hr. Kampmann, som nu siger til mig, at hvis man skulle gå ind i overvejelser om en ændring af de afskrivningssatser, man bruger i Kastrup lufthavn, skal man også gøre det for andre statsvirksomheder, og det ville nok være en rigtig konklusion at komme til. Det, jeg spurgte om i mit indlæg, var, når man nu fra tilhængernes side og fra hr. Kampmanns side hævder, at Københavns lufthavn i Kastrup er en vældig god forretning for samfundet, og at et eventuelt lufthavnsanlæg på Saltholm vil blive endnu bedre: hvad er det for et grundlag, man vurderer det på? Og det nævnes så, at det er grundlaget med disse lave afskrivninger, som reelt betyder, at der fra det offentlige overføres midler til disse opgaver. Det er muligt, man ønsker det, men så må folketinget i hvert fald vide, at sådan forholder det sig.

Så siger hr. Kampmann, at der er ingen tidsfrister for de undersøgelser, vi ønsker gennemført, og det er noget i tråd med det, som trafikministeren også er inde på: hvor lang tid skal det vare osv.? Jeg kan godt se fiessen ved at forsøge at hænge os ud for, at vi ikke engang har kunnet fortælle, hvor lang tid disse undersøgelser skal pågå. Men det ville unægtelig være lidt underligt, hvis vi sagde: nu ønsker vi at få disse sager belyst til bunds, og vi ønsker, at denne undersøgelse skal være afsluttet f. eks. 1. oktober.

[Bilgrav-Nielsen.]

Det ville ikke være reel snak. Så ville vi begrænse undersøgelsen tidsmæssigt. Men det er da indlysende, at også vi er interesseret i, at sådanne nødvendige undersøgelser afsluttes hurtigst muligt, og vi har et apparat, som man kan bruge til disse undersøgelser. Folketingets trafikudvalg har fået tilsendt en invitation til at stifte bekendtskab med et sådant apparat, som forskellige forskningsgrupper allerede har. Denne invitation er jo allerede bekendt.

Så skal jeg sige til ministeren, som siger, at han er lidenskabsløs: ja, det tror jeg bestemt ministeren er. Jeg tror faktisk, at ministeren slet ikke har sit hjerte med i den sag, som han nu er sat til at føre. Jeg vil endda gå så vidt som til at sige, at den minister, der får det reelle økonomiske ansvar, nok heller ikke har sit hjerte med. Jeg tror ikke, at finansministeren er særlig glad ved, at han nu skal lægge ryg til den beslutning, som han ønsker folketinget skal tage nu, nemlig at stemme vores forslag ned. Men når ministeren spørger, hvad det er, vi ønsker, så kan jeg bare kort sige, at de oplysninger, vi kender, og det materiale, som ministeren lover at sende over til os nu en gang til, er gammelt og for det meste vedkommende forældet, både hvad angår støjproblemer, og navnlig hvad angår de økonomiske problemer. De økonomiske analyser, som vi efterlyser her, er ikke gennemført. Vi har fået adskillige eksperter tilslutning til, at dette ikke har fundet sted. Navnlig hæfter jeg mig ved, at formanden for trafikkommissionen siger, at disse undersøgelser aldeles ikke er foretaget.

Til sidst skal jeg bare sige, at jeg håber så, at der fra partiet venstre vil komme en lige så klar tilkendegivelse som fra socialdemokratiet af, at partiet er frit stillet. Hvis socialdemokratiets medlemmer er frit stillet, vil det betyde, at 15-20 medlemmer stemmer for det radikale forslag. Fra venstre vil formentlig i hvert fald 10 medlemmer stemme for det radikale forslag. Jeg husker, hvad statsministeren sagde i sin første tale som statsminister, og jeg vil tillade mig et ganske kort citat fra spalte 90 i Folketingstidende den 19. december 1973. Om situationen i folketinget nu siger statsministeren:

„Det betyder, at tingene ikke kan afgøres bag lukkede døre i et gruppeværelse eller ved et regeringsmøde. Afgørelsen vil ske i

fuld åbenhed i denne sal. Intet medlem af folketinget vil være sat uden for indflydelse“.

Det betyder naturligvis, at også venstres gruppe er frit stillet, og det betyder, at en halv snes medlemmer stemmer for det radikale forslag.

Juul-Madsen (K.F.):

Jeg skal ikke vende tilbage til selve hoveddebatten, men da spørgsmålet om folkeafstemning har været rejst fra forskellig side, skal jeg komme med den oplysning, at det konservative folkeparti har den opfattelse, at hvis denne sag skal rejses, må det være andre, der rejser den. Vi har for nylig søgt at få 60 underskrifter, og det lykkedes ikke, så nu synes vi, andre må til, men vi vil positivt overveje vor stillingtagen. Hvis man kan finde frem til en rimelig motivering for en folkeafstemning, vil den konservative folketingsgruppe positivt overveje at bidrage til opnåelse af de underskrifter, der så skal til.

Inge Krogh (K.F.):

Jeg siger tak for ministerens tilsagn om at medvirke ved grundige undersøgelser i udvalget. På baggrund af dette tilsagn og på baggrund af, at projektet om Storebæltstunnelen ikke har kunnet tages ud af beslutningen, har flertallet i kristeligt folkepartis gruppe besluttet at vente med at stemme til ratifikationen og i dag undlade at stemme.

Ib Christensen (DR):

Ministeren mener, at der intet exceptionelt nyt er sket, siden folketinget i juni 1973 vedtog disse trafiklove. Synes ministeren ikke, det er exceptionelt, at vi har haft en energikrise? At oliepriserne siden da er tredoblet? At prognoserne derfor formentlig ikke holder med hensyn til passagerantallet? At man efter en almindelig sund regnskabsmæssig vurdering må sige, at Kastrup lufthavn i dag i modsætning til tidligere er en underskudsforretning. Synes ministeren ikke, at det er exceptionelt, at betalingsunderskuddet er fordoblet siden den tid? Synes ministeren ikke, at det er så exceptionelt, at man skal overveje at undlade at igangsætte dette Saltholmprojekt, hvor pengene jo skal lånes i udlandet? Synes ministeren videre ikke, at det er exceptionelt, hvad der skete den 4.

[Ib Christensen.]

december 1973, hvor antallet af partier i folketinget blev fordoblet og partier kom ind, som har andre målsætninger i hvert fald end de 5 partier, der var i folketinget før den 4. december?

Jeg er bange for, at ministeren ikke helt har fattet, at det, det drejer sig om, også er en målsætning. Det drejer sig ikke om, at folketinget, eller et flertal i folketinget endda måske, er enigt om, at vi under alle omstændigheder fortsat skal være Nordeuropas trafikcentrum på det lufttrafikale område. Det drejer sig derfor ikke om et alternativ til en kolossal udbygning af Kastrup kontra Saltholm, men det drejer sig om at finde alternative muligheder. Det drejer sig om eventuelt at give afkald på denne position.

Hr. Kampmann var inde på spørgsmålet om landingsafgifterne i Kastrup, der er meget lave. Ja men hvis man har den opfattelse, som mit parti i hvert fald har, at der ikke skal ydes subsidier til lufttrafikken, må man regne med 10 pct. mindst og ikke 4 $\frac{1}{2}$ pct., og så må man forhøje landingsafgifterne tilsvarende i stedet for, at skatteyderne skal yde tilskud til lufttrafikken.

Fra det ene af de to regeringspartier, nemlig fra socialdemokratiet, fik vi en ytring om, at socialdemokratiets medlemmer var frit stillet i denne sag. Nu vil jeg gerne spørge det andet regeringsparti, venstre, om det vil komme med en klar erklæring om, at venstres medlemmer er frit stillet i denne sag, og med frit stillet tænker jeg ikke på — og dette har adresse både til socialdemokratiet og venstre såvel som til eventuelle andre partier, der håndhæver partidisciplin — at man er frit stillet over for en eller anden vurdering af, hvad der i højere grad tjener partiets, regeringens, interesser, skønt man måske er uenig i sagens substans. Jeg tænker på frit stillet i forhold til sagens substans, således at de medlemmer, der af deres ærligste overbevisning er modstandere af dette Saltholmprojekt, kan få lov til, selv om det måske generer regeringen og generer socialdemokratiet, at stemme for det radikale forslag. Det er jo det, der er det væsentlige.

Jeg kan meget vel beklage, at det radikale venstre ikke kunne tilslutte sig rets-

forbundets ændringsforslag. Hvis det var tilfældet, havde chancerne for at få dette Saltholmprojekt bremset været endnu større, end de er nu. Jeg håber på, at det bliver bremset, men jeg kan ikke andet end beklage, at man ikke kunne tilslutte sig.

Med hensyn til folkeafstemningsdebatten har vi fra hr. Kampmann fået at vide nu, at man kunne have holdt folkeafstemning om Saltholmlufthavnen i juni 1973. Selvfølgelig kunne man da det, for det har da ingen mening, at folkeafstemningsinstitutionen skulle undergraves under påberøelse af, at en anlægslov om Saltholm ville være en gennemførelse af en traktatmæssig forpligtelse og derfor undtaget fra folkeafstemningsreglerne i henhold til grundlovens § 42. På den måde vil folkeafstemningsinstitutionen her i landet blive totalt og vedvarende udhulet.

Der er nogle partier i denne sal, og dertil hører retsforbundet, der er tilhængere af folkets direkte deltagelse i landets styrelse mest muligt, og jeg mener, at dette projekt, der skiller på kryds og tværs af alle partier, er særdeles velegnet dertil.

Endelig vil jeg gerne sige, at under alle omstændigheder bliver den afstemning, der finder sted nu om forhåbentlig ikke så længe, en afstemning med en meget snæver margen for eller imod det radikale forslag. Hvis det radikale forslag skulle blive forkastet, kan vi regne med, at der bliver gennemført væsentlige krav om en folkeafstemning, besluttende eller måske vejledende. Jeg gad se nogen regering eller noget folketingsflertal, der vil være ansvarlig for disse milliardinvesteringer, som der her er tale om, og derfor ser jeg således på det, dette er min vurdering, at uanset om det radikale forslag her i dag bliver vedtaget eller forkastet, bliver der ikke bygget en lufthavn på Saltholm.

(Kort bemærkning).

Ordføreren for forslagsstillerne (Bilgrav-Nielsen) (RV):

Kun den korte bemærkning, at jeg synes, vi fik en prisværdig afklaring på, hvad der er fru Inge Kroghs holdning, hvad hun siger i et udvalg, skal vi ikke mere regne med står ved magt. Hvad hun skriver under på, står heller ikke ved magt.

Flygaard (DR):

Denne regering kom til som en regering, der ville spare. Vi har hidindtil ikke set så forfærdelig meget til det. Jeg synes egentlig, vi skulle benytte denne lejlighed til at manifestere, at de glade og sorgløse 1960'ere og den indeværende del af 1970'erne nu er slut, og at vi erkender, at vi har et ressourceproblem, at vi ikke kan bruge vore ressourcer mere end én gang, at vi ikke bare skal bevilge til højre og til venstre, og at vi her benytter lejligheden til at tage en nyvurdering, som jeg håber vil medføre, at man stopper i hvert fald Saltholm og får en anden løsning for Store Bælt.

Birgit Busk (U):

Det var vedrørende bemærkningen fra hr. Bilgrav-Nielsen. Der kan drages paralleller mellem alting. Jeg vil gerne spørge: kan hr. Bilgrav-Nielsen stoppe inflationen?

(Kort bemærkning).

Melchior (CD):

Jeg vil gerne med tak kvittere for hr. Kampmanns bemærkninger til mig for en stund siden, og jeg vil gerne benytte anledningen til at stille ham et direkte spørgsmål, idet han jo meget rigtigt henviste til, at der også fra anden side har været interesse for en aftale om en eventuel tidsbegrænsning af en sådan nyvurdering. Hvis jeg nu stillede forslag om en tidsbegrænsning til 1. november eller 1. december 1974, ville det så være muligt at formå hr. Kampmann til at stemme for dette? Det var efter hr. Kampmanns forrige indlæg absolut ikke utænkeligt, at vi skulle kunne mødes på den bøj, og dermed ville også folkeafstemningstummen og den uro, det vil kunne give, være tilsidelagt. Derfor vil jeg opfordre hr. Kampmann til en positiv stillingtagen.

(Kort bemærkning).

Kampmann (S):

Jeg tror, hr. Melchior vil give mig ret i, at det ikke er det rette at stille spørgsmålet til mig. De, der har foreslået undersøgelserne, og de, der ikke mener, de kan tidsbegrænses, er det radikale venstre, og vi har hørt hr. Bilgrav-Nielsen gentage nu, at de ikke kan begrænses til så kort en tid, som hr. Melchior nævner.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Hr. Holmberg var enten ikke til stede i salen ved første del af mit indlæg angående faren ved fuglene i lufthavnen, eller også har han overhørt det med fuldt overlæg.

Jeg nævnte, at det var udtalelser fra personer, som har mere begreb om farerne ved disse fugle på Saltholm end både cand. polit. er o. lign. uden jordforbindelse.

Hr. Kampmann mente, at jeg havde udtalt mig om, at risikoen ved start og landing var større over vand end over land. Jeg beklager, at hr. Kampmann også overhørte begrundelsen for farerne med fuglene ved Saltholm. Mon ikke en eventuel nedstyrting over Barsebäck A-kraftværket i Sverige kan medføre større skade?

Hr. Holmberg og ikke mindst hr. Kampmann har heller ikke under denne debat kunnet fremføre bare de mindste økonomiske fordele ved bygning af en Saltholmlufthavn. Derimod forventer man efter beregningerne, at man med de nu anvendte kendte brændstoftyper kun har ressourcer til 20-30 år. Herfra går anlægsperioden på ca. 10 år. Til den tid, om 20-30 år, er hr. Kampmann en aldrende mand, og måske kan disse betonbaner bruges til motionsløb, således at denne kæmpeinvestering dog kan bruges til noget.

(Kort bemærkning).

Melchior (CD):

Jeg forstår udmærket, at hr. Kampmann afventede, at de radikale forslagsstillere skulle stille dette af mig nævnte ændringsforslag, men da dette ikke er sket, vil jeg spørge tingets formand, om jeg her må stille dette mundtlige ændringsforslag. Hvad siger formanden?

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Det vil blive afvist.

Melchior (CD):

Det vil blive afvist. Så er der ingen grund til at ulejlige med at stille det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg skal efter henstilling lade afstemnin-

[Første næstformand.]

gen over forslaget til folketingsbeslutning foretaget ved navneopråb.

Forslaget til folketingsbeslutning blev ved det derefter foretagne navneopråb, som nedenstående liste viser,

forkastet med 80 stemmer mod 72; 8 medlemmer stemte hverken for eller imod; 19 medlemmer var fraværende.

Ja:

Svend Andersen (Roskilde a.) (FP), Dagmar Andreassen (RV), Auken (S), Bernhard Baunsgaard (RV), Gunner Baunsgaard (RV), Hilmar Baunsgaard (RV), Bay (FP), Bendix (KF), Bilgrav-Nielsen (RV), Hans Bjerregaard (FP), Bodart (FP), Poul Boeg (CD), Buchwald (FP), Burgdorf (KF), Camre (S), Bech Christensen (FP), Ib Christensen (DR), Dahlgaard (RV), Helle Degn (S), Meta Ditzel (RV), Dohrmann (FP), Lone Dybkjær (RV), Elmholt (RV), Vestergaard Eriksen (FP), Erlendsson (FP), Birgit Fjelde (CD), Flygaard (DR), Aage Frandsen (SF), Gede (FP), Gerstrøm (FP), Ingeborg Gjerding (FP), Glensgård (FP), Glistrup (FP), Grønberg (DR), Gudme (RV), Hagen Hagensen (KF), Halvgaard (FP), Erik Hansen (RV), Karen Thurøe Hansen (KF), Svend Haugaard (RV), Honoré (KrF), Ipsen (FP), Iversen (CD), Kirsten Jacobsen (FP), Ove Jensen (FP), Juul-Madsen (KF), Klausen (FP), Edele Kruchow (RV), Kaj Larsen (FP), Lembourn (KF), Lindholt (FP), Maigaard (SF), Melchior (CD), Mølgaard (DR), Gerda Møller (KF), Overgaard Nielsen (RV), Ninn-Hansen (KF), Nyborg (FP), Børge Pedersen (FP), Thorkild Pedersen (CD), Niels Helveg Petersen (RV), Poulsgaard (FP), Schlüter (KF), Simonsen (KF), Stetter (KF), Knud Thomsen (KF), Tillisch (FP), Hans Toft (KF), H. C. Toft (KF), Tråff (FP), Grete Westergaard (SF) og Poul Westergaard (DR).

Nej:

Albertsen (S), Anders Andersen (V), Erik Andersen (S), Kaj V. Andersen (V), Kirsten Sparre Andersen (V), Normann Andersen (S), Nyboe Andersen (V), Svend Andersen (Bornh.a.) (S), Ritt Bjerregaard (S), Bra-

cher (KrF), Kurt Brauer (SF), Brixtofte (V), Brusvang (CD), Brøndsted (V), Lasse Budtz (S), Birgit Busk (U), Niels E. Christensen (S), Arne Christiansen (V), Christophersen (V), Knud Damgaard (S), Erling Dinesen (S), Enggaard (V), Ole Espersen (S), Jens Foged (V), Fuglsang (DKP), Eva Gredal (S), Grünbaum (S), Holger Hansen (V), Ivar Hansen (V), Jørgen Peder Hansen (S), Kaj Hansen (DKP), Lysholt Hansen (S), Poul Hartling (V), Thomas Have (S), Heinesen (S), Holmberg (V), Erik Holst (S), Peter Holst (V), Grete Hækkerup (S), Per Hækkerup (S), Højland (CD), Erhard Jakobsen (CD), Svend Jakobsen (S), Egon Jensen (S), Erling Jensen (S), Hans Jørgen Jensen (S), Henning Jensen (S), Jens Peter Jensen (V), Karlskov Jensen (V), Søren Jensen (S), Knud Jespersen (DKP), Anker Jørgensen (S), Søren B. Jørgensen (S), Kampmann (S), Ingolf Knudsen (CD), Risgaard Knudsen (S), Ejler Koch (S), Morten Lange (SF), Ib Larsen (CD), Nathalie Lind (V), Freddy Madsen (DKP), Mette Madsen (V), K. J. Mortensen (S), Poul Mortensen (S), Orla Møller (S), Otto Mørch (S), Johan Nielsen (S), Knud Nielsen (S), Ib Nørlund (DKP), Aksel Pedersen (V), Lena Pedersen (CD), Buchart Petersen (S), Gert Petersen (SF), Henning Philipsen (SF), Raunkjær (V), Hanne Reintoft (DKP), Winnie Russell (S), Ebba Strange (SF), Tastesen (S) og Ømann (SF).

Stemmer ikke:

Arne Bjerregaard (KrF), Chr. Christensen (KrF), Kristine Heltberg (SF), Børge Johansen (CD), Inge Krogh (KrF), Inge Fischer Møller (S), Inger Stilling Pedersen (KrF) og Rosing (Grøn.).

Fraværende:

Ib Andersen (FP), K. B. Andersen (S), Haunstrup Clemmensen (KF), Poul Dam (SF), Lars Emil Johansen (Grøn.), Adam Møller (KF), Jens Møller (KrF), Brøndlund Nielsen (V), Kjeld Olesen (S), Patursson (Færø.), Robert Pedersen (S), Ingomar Petersen (RV), K. Helveg Petersen (RV), Grethe Philip (RV), Jes Schmidt (CD), Skytte (RV), Stinus (RV), Søgaard (S) og Tønnesen (CD).

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om fritidsundervisning m. v. (Tilskud efter objektive udgiftskriterier).

(Lovforslaget (nr. 128) findes i tillæg A. sp. 2353, fremsættelsen i tidenden sp. 3481).

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Sammen med denne sag foretages de to følgende på dagsordenen opførte sager, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om folkeskolen. (Tilskud efter objektive udgiftskriterier).

(Lovforslaget (nr. 129) findes i tillæg A. sp. 2371, fremsættelsen i tidenden sp. 3483).

Første behandling af forslag til lov om kommuners og amtskommuners bidrag til statslige og private skoler og kurser.

(Lovforslaget (nr. 130) findes i tillæg A. sp. 2389, fremsættelsen i tidenden sp. 3483).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Ritt Bjerregaard (S):

Samtlige lovforslag er led i den reform af opgave- og byrdefordelingen mellem kommuner og amtskommuner og staten, som var påbegyndt under den tidligere regering, og en følge af kommunalreformen i 1970.

Hvad angår lovforslag nr. 129, der vedrører folkeskolen, rejser det ingen særlige problemer. Det betyder forenklinger i kommunernes og amtskommunernes opgaver, og det kan socialdemokratiet kun hilse med tilfredshed.

Lovforslag nr. 130, der bl. a. drejer sig om private skoler og kurser og tilskuddene hertil, rejser derimod et par problemer. Af bemærkningerne fremgår det, at der i undervisningsministeriet har været nedsat en arbejdsgruppe med den opgave:

„at fremkomme med forslag om de private skolars tilskudsmæssige stilling efter en omlægning til tilskud efter objektive kriterier

af statsrefusioner inden for undervisningsområdet.“

Arbejdsgruppen foreslår også en løsning, som ministeren delvis følger, men hvor først og fremmest De frie Folkeskolers Fællesråd protesterer. Man påpeger — og jeg citerer:

„at den aflastning, som de private skoler giver den kommunale folkeskole, varierer stærkt fra kommune til kommune uden nogen indre sammenhæng med bloktilskudskriteriet, og som følge heraf vil en kommunes udgift ved at indbetale et beløb pr. elev til undervisningsministeriet normalt komme til at stå i et urimeligt forhold til kommunens andel i bloktilskuddet.“

Dette må vi i udvalget kigge nærmere på, ligesom både udtalelserne i bemærkningerne om, at der kun vil blive tale om uvæsentlige ændringer i det administrative arbejde, og de beføjelser, der nu lægges over til indenrigsministeriet, f. eks. modregningen af tilskud til de private skoler i de enkelte kommuners generelle tilskud, i det hele taget fordelingen mellem indenrigs- og undervisningsministeriet, må undersøges. Vi skulle jo nødigt ved disse omlægninger forøge den offentlige administration, og jeg vil gerne allerede i dag spørge ministeren, om administrationsdepartementet har kigget på dette lovforslag, og i givet fald, hvilke bemærkninger det da havde at fremføre.

Øvelsesskolerne og hele den amtslige sektor giver ikke anledning til bemærkninger. Socialdemokratiet kan tilslutte sig lovforslagets formuleringer.

Det mest komplicerede af de fremsatte lovforslag er nr. 128 om fritidsundervisningen. Ganske vist giver lovforslaget, som det her foreligger, ikke de store problemer, men som ministeren selv understreger det, følger der jo en omfattende revision af den nugældende fritidslov. Socialdemokratiet ønsker derfor at præcisere, at vi her i dag selvfølgelig kun tager stilling til det foreliggende lovforslag, og at vi ikke i det kommende arbejde med fritidsloven på nogen måde føler os bundet af tilslutningen til dette forslag.

Med disse få bemærkninger til de enkelte