

**Udenrigsministeren (K. B. Andersen):**

Jeg tror, at det er temmelig formålsløst at fortsætte denne diskussion med hr. Guldberg. Hr. Guldberg er irriteret over den stilling, EF-landene har taget, og søger at kaste mistænkeliggørelse på det grundlag. Det modtager jeg ikke, og jeg svarer ikke på følgende bemærkninger fra hr. Guldbergs side.

Vedrørende det, hr. Honoré sagde, vil jeg gerne sige, at man ikke kan tage en sådan enkelthed ud i en situation som den, vi har oplevet i Sydvietnam. Der er sket overtrædelse af Parisaftalerne, og der er foregået en række andre ting. Jeg har sagt, at vi nu vil undersøge hele vores forhold til den nye situation i Sydvietnam, og deri vil sådanne synspunkter, som hr. Honoré har fremført, indgå, men man kan ikke tage denne enkelte ting ud og forlange en isoleret vurdering af den fra den danske regerings side i dette øjeblik.

(Kort bemærkning).

**Guldberg (V):**

Jeg er blevet bedt om en dokumentation og har fået at vide, hvad den skulle dreje sig om. Der findes noget, der hedder Europa eller l'Europe eller Europe, alt efter hvilket sprog det kommer på. Det udgives dagligt. Det bringer normalt troværdige referater af alt, hvad der vedrører det europæiske område. Jeg beder udenrigsministeren selv studere udgaverne dagen efter, respektive to dage efter det omtalte møde i Dublin, hvor han vil se en omtale, som er den, jeg har citeret her fra talerstolen og korrekt citeret, og som er blevet citeret i en række udenlandske blade.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Formanden:**

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages kl. 14.15.

Mødet udsat kl. 13.18.

Mødet genoptaget kl. 14.15.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Forhandling om ministeren for offentlige arbejders redegørelse af 24. april 1975 om Københavns lufthavn, anlæg af faste forbindelser over Øresund samt over Store Bælt.*

(Redegørelse nr. III. Redegørelsen givet 24/4 75).

**Kampmann (S):**

Når man tager de givne politiske udgangspunkter, er det efter socialdemokraternes opfattelse en fornuftig beslutning, regeringen har truffet, hvad der næppe kommer bag på nogen, i forbindelse med nedsættelsen af den ekstra kommission til at genoverveje Øresundstrafikproblemerne.

Jeg synes også, der er grund til, når man ser trafikministerens redegørelse, at hæfte sig blot en lille smule ved det historiske forløb. Da vi vedtog anlægslovene om Store Bælt og Saltholm i juni 1973 og ledsagede disse med de overenskomster, som nu er bortfaldet, så var det et relativt ambitiøst forsøg på inden for trafikområdet at fastlægge planlægningen 15 til 20 år frem i tiden.

Når vi nu er nødt til at udsætte disse beslutninger, svækker det naturligvis planlægningsgrundlaget, ikke alene i Københavnsregionen, men også i hovedstadsregionen, store dele af Sjælland, og fortsætter vi med den faste forbindelse fra Sjælland til Fyn, så også i store dele af denne region. Det er meget beklageligt, at når man endelig mander sig op i folketinget til at træffe den slags store beslutninger af vidtrækkende tidsmæssig karakter, så er der en række medlemmer i folketinget, der frygter deres egen skygge, så snart disse forslag skal føres ud i livet, og så snart den bevillingsmæssige baggrund skal etableres for at komme videre med disse forslag. Det er den politiske situation, vi står i i dag, og det er ikke noget, der skaber større respekt for folketingets arbejde indadtil og i forhold til den danske befolkning og langt mindre i forhold til de beslutninger, vi træffer, der involverer andre lande, ikke mindst Sverige i denne forbindelse.

[Kampmann.]

Det er jo karakteristisk, at de sidste 6 trafikministre, der har beskæftiget sig med de store trafikinvesteringer, har været enige i anlægslovene om Saltholm og Store Bælt og de overenskomster, der knytter sig hertil. Uanset hvilke personer det har været, uanset hvilke partier de har tilhørt, har alle 6 trafikministre på hinanden følgende haft denne opfattelse. Og de samme 6 trafikudvalg i tiden, uanset hvilke personer der har siddet, uanset hvilke partifarver de har repræsenteret, har alle repræsenteret et klart flertal for at gennemføre disse beslutninger.

Det er altså ikke herfra, modstanden er kommet. Det er ikke fra det, man kan kalde de mere trafiksagkyndige i folketinget og de mere trafiksagkyndige i regeringerne, modstanden er kommet. Modstanden er kommet blandt de folketingsmedlemmer og andre grupper af befolkningen, der frygter deres egen skygge, som jeg var inde på før, frygter, når man skal til at realisere de beslutninger, som én gang er blevet gennemført med meget store flertal i folketinget.

Situationen er jo i dag den, at aftalerne ikke længere eksisterer. Den danske regering har trukket aftalerne tilbage fra folketingets behandling, og den svenske regering har, som det fremgår af trafikministerens udtalelser og besvarelser til trafikudvalget, også betragtet aftalerne som ikke-eksisterende. At et enkelt parti så også på trafikområdet fortsætter sin demonstrationspolitik — for at der ikke skal være nogen tvivl om, hvad det er for et parti, jeg taler om, så siger jeg, at det selvfølgelig er fremskridtspartiet — ved at genoptage disse forslag, det er så ejendommeligt, at jeg ikke skal bruge sekunder på at komme ind på denne fremgangsmåde også inden for trafikområdet.

Vi kender nu kommissoriet, og vi kender kommissionerne, og vi kender deres sammensætning, og det er min opfattelse, at de giver os en reel mulighed for at vurdere og genvurdere disse projekter. Jeg har med tilfredshed noteret mig, at ministeren har tilkendegivet i sin redegørelse, at han over for folketingets trafikudvalg er parat til yderligere at uddybe dette kommissorium og tage den diskussion med trafikudvalgets medlemmer, som hans redegørelse kan afføde, når nu vi skal til at gennemgå kommissoriet, og jeg er naturligvis parat til som udvalgets

formand så snart som muligt at tage denne diskussion.

Jeg er også tilfreds med formandsvalget fra trafikministerens side. Professor Myrup har jo meget stor indsigt i de sager, og jeg er sikker på, at han på objektivi grundlag vil kunne lægge genvurderingsresultaterne frem senest om 2 år.

Det, jeg synes vi skal beskæftige os lidt mere med i den her diskussion, er, hvad vi skal gøre i mellemtiden på trafikområdet, og mellemtiden er for mig altså de kommende 2 år. Der melder 4 store problemkomplekser sig: Kastrup, motorvejene på Amager og videre på Sjælland, Store Bælt og DSB. Det er jo de 4 store problemkomplekser, som hænger sammen med de aftaler, der nu er taget af bordet.

For mig at se er det nødvendigt med en begrænset overlevelsplan, for så vidt angår Kastrup lufthavn. Det er jo en kendsgerning, at udbygningen i Kastrup lufthavn er gået i stå, at der ligefrem har været en anlægsstoplov for Kastrup lufthavn, og at man heller ikke, efter at denne lov blev ophævet i 1973, har investeret i noget særlig stort omfang i Kastrup. Det mener jeg er uholdbart, også på den sigt, som de næste 2 år er, og derfor vil jeg opfordre ministeren til, og hører gerne hans kommentar hertil, at vi får at vide: hvad er det for en begrænset, og jeg understreger naturligvis, ligesom ministeren gør det, overlevelsplan, vi er nødt til at iværksætte for Kastrup i hvert fald i disse 2 år? Det er for socialdemokraterne helt uacceptabelt, hvis Kastrup skulle sakke agterud i udviklingen i de kommende 2 år og miste sin relativt meget fine placering blandt de europæiske lufthavne, blot fordi folk herinde og andre steder, som jeg før nævnte, frygter deres egen skygge.

Derefter spørgsmålet om motorvejene på Amager. Der ligger det klart, at vi er nødt til at fastholde den nordlige linjeføring, således som ministeren også giver udtryk for det. Jeg har med megen tilfredshed bemærket, at ministeren nu sætter et betydeligt spørgsmålstegn ved den sydlige linjeføring, som folketinget allerede har vedtaget, sætter et spørgsmålstegn, forstår jeg, både ved linjeføringen og ved projektet i det hele taget og naturligvis ved, hvornår projektet skal udføres. Jeg har været betænkelig ved

## [Kampmann.]

dette projekt, som i så høj grad griber ind i forholdene på Amager, og her er et af de mere glædelige momenter ved den udsættelse, at den naturligvis også betyder en udsættelse af den sydlige motorvejslinjeføring på Amager.

Derefter om Store Bælt. Dér mener jeg, at vi skal få den fornødne afklaring omkring Store Bælt så hurtigt som overhovedet muligt. Den tidligere regering udsatte jo, og det tog vi til efterretning, anlægslovens iværksættelse for Store Bælt med et lille år, idet man undersøgte, hvilke ændrede forhold der nu måtte opstå for den ene eller den anden udformning af Store Bælt, efter at ikke mindst energipriserne var ændret, men man har måske også taget andre forhold ind i denne undersøgelse. Jeg forstod, at den oprindelig skulle være fremkommet ved udgangen af 1974, og beklager egentlig, at vi nu står her godt 4 måneder inde i 1975 uden at kende denne redegørelse, men har taget til efterretning, at nu kommer den. Vi er enige om at drøfte den i trafikudvalget og drøfte, hvilke konsekvenser denne redegørelse giver anledning til med hensyn til udformningen.

Det er muligt, at vi kommer over i efteråret 1975, før vi forhåbentlig lidenskabsløst endelig engang kan fastlægge, hvilken udformning forbindelsen over Store Bælt skal have, men herefter bør vi også uden tøven og uden stop gå i gang med Store Bælt. Det er et udtryk for, at socialdemokraterne derved indirekte har fremprioriteret Storebæltforbindelsen i forhold til Øresundsforbindelserne, at vi retter denne opfordring til regeringen og vi retter denne opfordring til folketingets medlemmer.

For så vidt angår DSB, vil vi i trafikudvalget med spænding se hen til plan 90 for udbygning inden for DSB, både anlægsmæssigt, driftsmæssigt og materielmæssigt, frem til 1990. Vi har særlig bemærket, det fremgår ikke af redegørelsen, men det er fremgået af en tidligere drøftelse i folketinget og i trafikudvalget, at vi får en lovgivning om jernbaneudbygningsproblemerne i hovedstadsområdet. Det er altså noget, vi skal beskæftige os med allerede i den kommende samling, og det er vi parat til i socialdemokratiet og, forstår jeg, også i trafikudvalget.

I denne forbindelse er det magtpåliggende, at vi får etableret hovedstadsområdets trafikselskab andre steder end i hovedstadsregionen, og vi har med glæde noteret os, at trafikministeren er parat til at fremkomme med lovforslag, som for busserne vil hjælpe med til at få skabt den slags lokale trafikselskaber rundt omkring. Vi har glædet os over den succes, hovedstadsområdets trafikselskab har haft på trods af strejken, men vi ønsker, at denne succes skal udbredes andre steder, og vi ønsker i hvert tilfælde ikke at lægge vægt til, at man fortsat andre steder fra yder betydelige subsidier til hovedstadsområdets trafik uden at have de samme muligheder for at subsidiere sin egen lokale trafik.

Det må vel i denne forbindelse være tilfaldt med et hjertesuk. HH-forbindelsen, Helsingør-Helsingborg, var af meget stor betydning for DSB, og det er med megen tristhed, vi ser, at denne går i venteposition sammen med de andre projekter i Øresundsregionen, men det er jo vilkårene.

Til sidst skal jeg sige, at debatten om de store trafikprojekter faktisk i hele sit forløb, som det har været tilfældet med så mange andre spørgsmål, har været proportionsforvredet. Det er jo fuldstændig rigtigt, som ministeren siger, at disse projekter „kun“ — lad os nu sætte det i gåseøjne — omfatter 15-20 pct. af samfundets samlede trafikinvesteringer de kommende 15 år, og det er alligevel først og fremmest og næsten alene disse 15-20 pct., man har diskuteret. Man har kun i meget beskedent omfang diskuteret de resterende 80-85 pct., som dog har de store finansielle og beskæftigelsesmæssige konsekvenser.

Vi hilser det — og det skal være min afsluttende bemærkning — med glæde, at når trafikministeren kommer med sin trafikpolitiske redegørelse til efteråret 1975, så kan vi forhåbentlig opgive denne proportionsforvridning og forsøge at se det i en lidt større helhed, end debatten hidtil har givet mulighed for.

## Enggaard (V):

Jeg takker for redegørelsen, som indeholder adskillige oplysninger om regeringens planer for de trafikpolitiske beslutninger i den nærmere fremtid.

[Enggaard.]

Da ministeren i sin redegørelse bebuder en samlet trafikpolitisk redegørelse til oktober, skal jeg derfor også i dag undlade at gå ind på de sider af trafikpolitikken, som ikke særligt er behandlet i den redegørelse, vi fik forleden dag. Som også hr. Kampmann var inde på det, er disse store trafikinvesteringer jo kun en beskedent del af de samlede investeringer i den overskuelige årrække, vi står foran, og derfor vil en samlet behandling af disse ting give den egentlige baggrund også for at prioritere tingene og for at kunne have et overblik over de samlede økonomiske konsekvenser af trafiksektorens belastning på samfundsøkonomien.

Baggrunden for den redegørelse, ministeren gav forleden, er først og fremmest den, at de forudsete aftaler mellem Sverige og Danmark om faste forbindelser over Øresund m. v. nu ikke længere eksisterer, da såvel den danske som den svenske regering nu har ladet disse aftaler falde. Der er efter venstres opfattelse på denne baggrund ingen realitet for folketinget at forhandle i forbindelse med ratifikationsforslaget. Derfor vil det også virke ejendommeligt og efter vor opfattelse være uden mening at forhandle de forslag, som de to landes regeringer har taget tilbage, men som et medlem af fremskridtspartiet har ønsket at opretholde. Det virker, det vil jeg gerne føje til, dobbelt ejendommeligt, når opretholdelse af forslaget ikke, som det vel er normalt, er begrundet i ønsket om at få forslaget gennemført, men det modsatte, nemlig at få det forkastet. Jeg må være enig med ministeren i, at en sådan fremgangsmåde netop ikke vil føre til den ønskede afklaring, men lade en række spørgsmål stå uafklarede, og det var næppe hensigten.

Jeg mener, at vi i forholdet til Sverige bør bestrebe os på, at denne omfattende sag nu får så værdig og rigtig en afgørelse som muligt. Det er efter min opfattelse forståeligt, om man i Sverige iagttager den danske beslutningsproces om de store trafikprojekter med skepsis. Jeg håber, at der nu kan aftales en ny overenskomst på baggrund af de undersøgelser, som i mellemtiden skal finde sted på begge sider af Sundet.

Venstres regering lagde som bekendt vægt på, at den indgåede aftale blev ratificeret af folketinget, og det samme gjorde dens soci-

aldemokratiske forgænger, men i begge fald kom der folketingsvalg i vejen. Den betydelige udskiftning, som fandt sted ved begge valg, er vel en væsentlig forklaring på, at der er opstået politisk usikkerhed om aftalerens ratifikation.

I det skøn, regeringen her har anlagt om de politiske muligheder, har man lagt vægt på finanslovaftemningerne, som jo gav modsat resultat for de to afstemningers vedkommende, som man henholder sig til.

Endvidere siger ministeren, at regeringen har haft kontakter med andre partier som grundlag for sin opfattelse. For en ordens skyld skal jeg oplyse, at en drøftelse med venstre ikke har fundet sted forud for de forhandlinger, der blev optaget med den svenske regering.

I og med at der nu kommer nye undersøgelser af såvel de faste forbindelser som af lufthavnsproblemet, har det ikke megen mening i dag at gå ind på disse ting i enkeltheder. Jeg har imidlertid hæftet mig ved, at det i forbindelse med kommissoriet for undersøgelsen omkring lufthavnsproblemet er nævnt, at omkostningerne ved anlæg skal gøres op ved i miljømæssig henseende at ligestille de to alternativer. Jeg ville finde det interessant, om ministeren her kunne sige lidt om, hvordan en miljømæssig ligestilling tænkes, og hvilke konsekvenser dette kan få for forholdene på Amager, hvor vi må erkende, at befolkningen nu igennem en årrække har været hårdt prøvet, og hvor usikkerheden nu yderligere forlænges i 2 år.

Lad mig også udtrykke håbet om, at undersøgelserne giver et sammenligneligt resultat for de alternative løsninger, som er stillet op, således at den endelige stillingtagen kan ske på et realistisk grundlag, herunder også for mulighederne for at fastholde en sådan trafik på Københavns lufthavn, at det kan danne basis dels for regionens trafikbetjening ud i verden, dels for SAS' fortsatte virksomhed i mange år som et betydende luftfartsselskab.

Vi vil gerne fra venstres side ønske at drøfte enkeltheder i kommissoriet i forbindelse med arbejdet i folketingets trafikudvalg. Det er imidlertid næppe sandsynligt, at selve de tekniske forhold vedrørende baggrunden for disse store projekter kan være forandret så forfærdelig væsentligt i forhold til det grundlag, vi hidtil har kendt.

**[Enggaard.]**

Men når derimod energikrisens følger fører os ind i debatten som baggrund for at revidere prognoserne for luftfarten, så må det vel også logisk siges, at der i så fald er en tilsvarende indvirkning for trafikken på veje, sammenholdt f. eks. med jernbanerne.

Det er derfor med interesse, vi imødeser den fornyede undersøgelse vedrørende Store Bælt. Den blev igangsat af den forrige regering og er jo bebudet at kunne foreligge i virkeligheden når som helst.

Da man sidst her i folketingset diskuterede udformningen af den faste forbindelse over Store Bælt, var der et solidt flertal i venstres gruppe, som gik ind for en tunnelloøsning i modsætning til den kombinerede vej og jernbaneforbindelse. Vi er derfor glade for, at der i forbindelse med den bebudede nye redegørelse om forholdene på Store Bælt fra ministerens side er stillet i udsigt, at folketingset senest til efteråret på ny kan få mulighed for at vurdere de forskellige ting, pris, byggetid og den trafikale betjening, som kommer af de to forskellige løsninger.

Samtidig finder vi, at det vil være nødvendigt, at man i tilfælde af, at valget falder på en tunnelloøsning, får afklaret, hvordan samfundets indseende med takstpolitikken kan finde sted, således at den frygt, der ligger hos mange modstandere af tunnelanken, for, at DSB skulle misbruge sin situation, i så fald kan vise sig at være ubegrundet.

Jeg skal nævne, at der fortsat i venstres gruppe er et antal medlemmer, som ønsker den kombinerede jernbane- og vejbroforbindelse for Store Bælt, men det er jo ting, som vi får op til behandling senere, og den endelige stillingtagen forventes at komme til efteråret.

Med disse bemærkninger vil jeg gerne give udtryk for, at venstre tager ministerens redegørelse til efterretning. Vi gør det ikke med noget glad sind, men med en beklagelse af, at den nødvendige planlægning på begge sider af Sundet på ny må vente, og vi vil gerne give udtryk for, at dette så også må være den sidste udsættelse af den afgørelse, som vi skylder, af disse store spørgsmål.

**Glensgård (FP):**

Den socialdemokratiske regering har

bragt sig i et dilemma, et selvforskyldt dilemma, en situation, som flertallet i befolkningen har kendt og erkendt for mere end 17 måneder siden.

Situationen blev selvfølgelig ikke mere klar ved, at den forhenværende venstre-regering også trådte i spinaten ved at anbefale bygningen af en storlufthavn på Salt-holm, en fast forbindelse fra København til Malmø, en tunnel fra Helsingør til Helsing-borg, en Storebæltsforbindelse og sidst, men ikke mindst, også de øvrige trafikinvesteringer, der skal foretages for at binde disse ting sammen, kolossale motorvejsprojekter på Amager, forbindelser fra Amager til Sjælland og de tilslutningsforbindelser, der skal udføres på begge sider af Store Bælt, for bare at nævne de vigtigste af disse økonomiske investeringer.

Jeg har på fremskridtspartiets vegne, som det sikkert er bekendt, optaget forslagene om Øresundsforbindelserne ud fra den betragtning, at det danske folketings nu skal have mulighed for at tage stilling til de overordnede trafikinvesteringer, investeringer af en størrelsesorden på op mod 30 mia. kr. Ministeren for offentlige arbejder nævner i sin redegørelse, at den daværende socialdemokratiske regering havde underskrevet overenskomsterne med Sverige den 8. juni 1973, 2 dage efter, at folketingset med et stort flertal havde vedtaget bygningen af en Saltholmlufthavn, med god grund til at tro, at der også i folketingset ville være et flertal for at godkende disse aftaler.

For det første må ministeren ikke glemme, at der er sket en udvikling i det danske samfund og i hele den øvrige del af verden. Siden da har vi haft en oliekrise, som gav den vestlige verden en mulighed for at tage sin livsform op til ny vurdering. Skal vi fortsætte væksten i samfundet i samme tempo? Skal vi fortsætte det samme livsmønster i det danske samfund? Kort tid efter at oliekrisen var brudt ud, havde Danmark et folketingsvalg, hvor vi fik en stemmeprocent ud over det sædvanlige, men det var ikke det mest forskrækkende for de gamle partier. Der kom 2 nye partier ind i folketingset med et stort mandatal.

Denne nye politiske drejning i vælgerbefolkningen viste, at folketingset gennem mange år har handlet forkert i menneskelig og i særdeleshed i økonomisk henseende.

[Glensgård.]

Skiftende regeringer havde fremlagt disse aftaler til folketingets godkendelse. Nu sidst fremsatte den socialdemokratiske regering forslagene den 21. marts 1975, men til stor bestyrtelse for regeringen fremmanede der sig et flertal i folketinget mod disse kæmpeprojekter, et flertal, som delvis var tværpolitisk. En meget stor del af venstres nye folketingsgruppe følte sig med rette ikke bundet af, at den tidligere trafikminister Damsgaard havde genforhandlet med Sverige, og stemte imod de nye beløb på finansloven.

Som sagt var der flere dele heri. Der var flere dele i folketinget, som ikke længere kunne støtte en investering af denne størrelsesorden. Men det er da også rigtigt, som ministeren nævner, at der var et flertal for erhvervelse af øen Saltholm. Dette kan ikke undre. Bl. a. de radikale tog dette ja-standpunkt ud fra kompromisernes løsning, den manglende konsekvente holdning. Regeringen tog efter denne nye holdning i folketinget kontakt med en række partier og det førte til, at regeringen måtte se i øjnene, at der ville blive et flertal imod Saltholm. Dette blev, som det er god, almindelig skik, forelagt den svenske regering.

Så langt, så godt. Men man må jo sige, at den socialdemokratiske regering er ikke uden evner. Der var flere partier, der havde sjæleproblemer, og hvor kan det være nemmere at dulme disse smerter end i et kommissionsarbejde? Jeg skal ikke komme nærmere ind på denne Pinafore-forestilling. De øvrige partier kan sikkert tilslutte sig denne radikale, vattede løsning, en løsning som ikke er en løsning, men bare en udskydelse af problemerne.

Jeg husker, hvordan den daværende trafikminister, hr. Damsgaard, og også dennes forgænger, hr. Kampmann, gang på gang har udtalt, at der ikke kunne samles flere relevante oplysninger om Saltholm, og at det var det rene tidsspilde at fortsætte udvalgsarbejdet omkring disse kæmpeprojekter. Trafikministeren har også udtalt i dette forår, at det hastede med at få vedtaget aftalerne med Sverige. Hvor er denne hast blevet af? Er det et spørgsmål om at tabe ansigt, der nu går forud for spørgsmålet om en rimelighed i disse milliardinvesteringer? Det er i hvert fald en uomtvistelig kendsgerning, at trafikministeren nu har bekræftet, at

„haster“ i ministerens terminologi betyder i løbet af 2-3 år. Fremskridtspartiet ønsker de overordnede trafikinvesteringer afgjort, således at planlæggerne i hovedstadsregionen ikke forstyrres af afventninger omkring Saltholm, KM- og HH-forbindelse.

Men det er jo ikke blot i hovedstadsregionen, der skal planlægges. Folketinget har også en forpligtelse over for den del af Sverige, der direkte berøres af projekterne, og ikke at forglemme over for den øvrige del af Danmarks befolkning, som berøres over skattebilletten og måske aldrig får fordel af disse kæmpeprestigeprojekter. Disse skatteydere har krav på at få oplyst, om der inden for de næste 15-20 år vil blive mulighed for at lave andre trafikinvesteringer eller andre samfundsrelevante investeringer i andre dele af landet.

Ministeren fortsætter i sin redegørelse med at bemærke, at folketinget og rigsdagen i Sverige nu skal have materialet udbygget og revideret i et omfang, som er betydelig mere bredspektret end de beskedne oplysninger, fremskridtspartiet anmodede om sidste år. Jeg kan ikke forhindre ministeren i at skaffe disse nye prognoser, profetier, økonomiske konsekvensberegninger m.m., men det er noget mærkværdigt, at disse oplysninger nu er blevet nødvendige.

Der skal foretages nye prognoser for udviklingen i lufttrafikken på Københavns lufthavn frem til år 2.000. Her vil jeg give ministeren et par praktiske oplysninger, som viser, hvorledes regeringerne gennem de sidste år har prøvet at påvirke beslutningerne i folketinget.

Da vi havde Saltholm til vedtagelse, gik prognoserne ud på, at vi havde et passagerantal på godt 9 mill. passagerer i 1974. Den faktiske udvikling viste, at vi fik godt 8 mill. passagerer. I 1990 skulle vi efter prognoserne have 24 mill. passagerer. Efter de nye prognoser viser det sig, at vi formentlig skal have 12 mill. passagerer, altså i 1990 en halvering af passagerantallet i forhold til de prognoser, vi har fået forelagt. Ser man på antallet af starter og landinger, vil forskellen på prognoserne vise, at der vil ske en stigning fra 174.000 i 1974 til godt 200.000 starter og landinger i 1985, altså en forholdsvis beskedne stigning.

Med bl. a. disse oplysninger ser fremskridtspartiet ingen grund til at spille of-

[Glensgård.]

fentlige ressourcer på at bygge videre på fantasiprojektet Saltholm.

Fremskridtspartiet vil gerne se på investering i en eventuel udvidelse af Kastrup. Jeg er ganske på det rene med, at det vil skabe en enorm masse protester fra visse beboergrupper på Amager. Det vil jeg nu tage ganske let. Staten kan uden særlig udgift opkøbe og gensælge disse ejendomme med en støjklausul. Her vil de andre partiordførere nok sige: et af fremskridtspartiets umenneskelige forslag, at vi nu skal sælge en ejendom med en støjklausul. Folketinget, må jeg bare bemærke, er jo ligefrem ekspert i at uddele den slags klausuler, f. eks. til erhvervslivet.

Trafikministeren har for at bøde på et gammelt sår også opfordret professor H. P. Myrup til at påtage sig formandshvervet for lufthavnsudvalget. Jeg håber ikke, at der heri ligger nogen intention om, at vi om en 2-3 år skal til at forkaste dette, således som folketinget netop i dag har nedlagt en anden kommission, der aldrig barslede med noget færdigt stykke arbejde.

I ministeren for offentlige arbejders redegørelse står der:

„Der er ingen grund til at lægge skjul på, at regeringen helst havde set, at Øresunds-aftalerne havde kunnet godkendes også her i landet på det foreliggende grundlag, og at arbejderne i henhold til anlægsloven for Saltholm lufthavn havde kunnet videreføres som oprindelig planlagt. Det er fortsat regeringens opfattelse, at dette havde været det rigtigste. Imidlertid har regeringen selvfølgelig måttet tage de faktiske politiske forhold til efterretning. . .“

Det er efter fremskridtspartiets opfattelse meget selvmodsigende, eller rettere sagt, det er jo nok her, hunden ligger begravet. For det er i virkeligheden sådan, at socialdemokratiet og regeringen ikke tør tage den for vor slunkne valutakasse rigtige disposition, nemlig at sige nej til Øresunds-aftalen.

Beslutningen om udvidelse af Kastrup kan ikke udskydes i 3-4 år, som ministeren nævner. Det er jeg sikker på at også hr. Poul Andersen vil modsætte sig, og det må da i hvert tilfælde være noget, der får regeringen til at tage disse ting op til ny overvejelse. Nu haster det lige pludselig ikke med at tage stilling til investeringen i Kastrup på

1-2 mia kr., fordi, som ministeren sikkert rigtigt refererer, trafikudviklingen i Kastrup er sat et par år tilbage.

Må jeg herefter vende mig mod de faste forbindelser over Øresund. I forslagene, som de nu ligger for folketinget, er der en helt klar økonomisk gevinst for vort naboland Sverige. Ikke fordi jeg ikke under de svenske skatteydere at slippe for omkostningerne — efter de seneste oplysninger har de også behov derfor — men fordi det danske folketing simpelt hen ikke kan tillade sig at pumpe så mange penge ud for at forbinde Nord- og Sydeuropa med disse bro- og tunnelforbindelser.

Ser vi f. eks. på Helsingør-Helsingborg-tunnelen, må vi nok konstatere, at der kan være behov for en større samfærdselsmulighed, vi ser det hovedsageligt med hensyn til DSB. Allerede sidste gang vi behandlede disse forslag, bad jeg trafikministeren undersøge, om ikke det var muligt at lave en mere intensiv drift af jernbanefærgerne fra Frederikshavn til Göteborg. Det ville dog afhjælpe dette problem. Noget positivt svar har jeg ikke fået endnu. Det er nemlig således, at den jyske længdebane ikke tilnærmelsesvis er udnyttet, hvorimod jernbanenettet i Storkøbenhavn er overbelastet.

Desuden vil det på internationalt plan være ressourcebesparende, idet ca. tre fjerdedele af jernbanetransporterne fra Mitteleuropa til Sverige skal nord og nordvest for Göteborg. Jeg kunne under denne forhandling fremkomme med nye yderligere argumenter for, at disse undersøgelser skulle foretages, men det er, ligesom jeg er ved at komme til den overbevisning, at detersplidte Guds ord på Balle-Lars.

Fremskridtspartiet ønsker at samarbejde med Sverige også på disse punkter. Det skal foregå, således at eventuelle økonomiske investeringer skal fordeles i forhold til det udbytte, der rent faktisk vil komme ud af investeringen.

Forbindelsen København-Malmø er vi meget skeptiske over for. For det første vil det koste enorme investeringer i vej anlæg på Amager, men det vil også medføre miljø-mæssige uheldigheder. Mon ikke de samme protestgrupper, der i dag arbejder for at nedlægge Kastrup, kan bruge deres materiale igen, blot vi ændrer stednavnene? En fast forbindelse kan bl. a. medføre, at langt

[Glensgård.]

flere og langt større transporter til og fra Sverige vil komme til at foregå pr. lastbil. Er det i den socialdemokratiske interesse for større udbygning af den kollektive trafik? Ønsker Sverige at blive landfast med det øvrige Europa, må Danmark selvfølgelig overveje at hjælpe hermed, men det skal ikke ske på bekostning af danske skatteydere i den udstrækning, som der er tale om i det foreliggende forslag.

Med hensyn til Storebæltsforbindelsen har fremskridtspartiet allerede tilsagt en velvillig indstilling, idet vi opfattede det som en samfundsinteresse at få vore landsdele forbundet. Dette kunne bl. a. også medføre, at vi fik en hurtigere og bedre forbindelse rent energiforsyningsmæssigt, således at vi undgik at få en transport over Sverige, når vi skulle have strøm fra Nyborg til Korsør.

Fremskridtspartiet ser også en mulighed i at anvende Storebæltsforbindelsen som en arbejdsløshedsbekæmpende foranstaltning. Dermed har vi ikke taget stilling til, om det skal være en bro- eller en tunnelforbindelse.

Jeg må forstå ministerens tale således, at det kniber med kommunikationen mellem regeringen og dens folketingsgruppe. Ministeren nævner, at der ikke er nogen sammenhæng i eller forpligtelse for Danmark til at bygge en Storebæltsbro sammen med Øresundsforbindelsen. Må jeg nævne, at den tidligere socialdemokratiske trafikminister, hr. Kampmann, under et Radioting sidste år meget kraftigt pointerede, at vi ikke kunne undlade at bygge en Storebæltsforbindelse. Skete det, havde svenskerne ret til at ophæve aftalen.

Ministeren skal også have et rosende ord med på vejen. Jeg takker for, at vi til efteråret kan få en storpolitisk trafikdebat, der sikkert kan klarlægge mange af vore trafikale problemer.

Jeg er i denne debat ikke kommet særlig ind på mange detaljer og tekniske oplysninger, idet jeg stadig forventer, at folketinget i løbet af få dage får en debat om Øresundsaf-talerne. Dette vil måske blive forhindret af ministerens partigruppeformand, hr. Risgaard Knudsen, men lad os nu se. Såfremt hr. Risgaard Knudsen besinder sig, vil jeg allerede under første behandling af Øresundsaf-talerne fremsætte et dagsordensforslag,

hvor vi så kan få tillkendigelser fra de forskellige partier.

Jeg skal slutte denne første omgang med at konkludere, at regeringen lægger disse forslag i mølposen for ikke at tabe ansigt. Det er jo ikke helt sikkert, at det er den samme regering, der skal tage ansvaret for beslutningen om to år. Det håber jeg, og måske særlig mit partis finanspolitiske ordfører, hr. Svend Andersen (Rosk. a.), i hvert tilfælde ikke, for aldrig har vi set en så pengeforbrugende regering.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Man må vist sige, at sen erkendelse er bedre end ingen erkendelse. Man må spørge, hvorfor det ikke er lykkedes, som også hr. Kampmann gjorde det, for det store flertal, der har været de gange, vi har haft afstemning her i salen om de store projekter, bl. a. lufthavnsprojektet, som er indeholdt i Øresundsaf-talerne. Hvorfor har dette flertal ikke kunnet handle? Jeg tror, hr. Kampmann kom lidt for vidt i sin karakteristik af andre, når han sagde, at der var nogle, der var bange for deres skygger. Jeg var lige en overgang ved at tro, at det var en selv-karakteristik, hr. Kampmann kom med. Nej, det hænger nok sådan sammen at man har været lidt for vidtløftig. Man har erkendt det og er nu kommet til det resultat, at der nok alligevel er en række ting, som man i hvert fald bør underkaste en ny undersøgelse.

Vi mener i den radikale gruppe, at det var rigtigt, at regeringen, da den konstaterede afstemningsresultatet under finanslovdebat-ten, optog kontakt med den svenske regering, og vi har forstået på ministerens redegørelse, at denne kontakt, denne forhandling, er resulteret i, at Øresundsaf-talerne ikke mere eksisterer, at de simpelt hen er bortfaldet. Det, man i stedet foreslår, er, at der skal nedsættes to udvalg, et dansk-svensk og et dansk, det dansk-svenske udvalg til at undersøge problemerne omkring de faste forbindelser og det danske udvalg til at undersøge specielt lufthavnsproblemerne.

Vi konstaterer i den radikale gruppe, at vi her et år efter, at man med et lille flertal forkastede et radikalt forslag om en nyvurdering, nu er til sinds at følge den radikale henstilling, og det kan vi naturligvis kun være tilfreds med. Jeg skal undlade at dyk-



[Bilgrav-Nielsen.]

ke ned i den forhandling, der ved den lejlighed fandt sted, jeg skal undlade at citere hr. Kampmann og andre, som dengang i meget stærke vendinger tog afstand fra det radikale forslag om en nyvurdering.

Så må man spørge, om det nu er et rimeligt grundlag, der i ministerens redegørelse stilles op for de nyvurderinger, som skal foretages. Man siger, at arbejdet skal være afsluttet på to år. Hvorfor sætte denne tidsfrist? Det væsentlige må være, at arbejdet gøres færdigt. Det væsentlige må være, at man ikke, når dette arbejde er afsluttet, kan sige, som man kan sige om det udvalgsarbejde, der er foregået indtil nu, at det har været meget slet gennemført, og at det er særdeles mangelfuldt. Jeg har lyst til her at citere, hvad professor Myrup, der nu skal være formand for det nye udvalg, udtalte for et år siden til dagbladet Børsen. Han siger bl. a., at hvis han var folketingsmedlem, så ville han stemme imod Øresundsafterne. Han siger, at der er ingen, der har ført bevis for, at det er fornuftigt at gennemføre Salt-holmprojektet, og han siger, at man tager en politisk beslutning, og så vil man have beslutningsmaterialet til at bekræfte, at det er den rigtige beslutning, der allerede er truffet.

Jeg er overordentlig tilfreds med, at det er professor Myrup, der bliver formand for det nye udvalg. Jeg tror, det er en sikkerhed for, at vi ikke én gang til kom i den situation, at man kan sige disse ting om et udredningsarbejde. Jeg må sige efter at have fulgt debatten siden 1969 her i tinget, hvor vi fik det første lovforslag frem, at professor Myrup har ret i den karakteristik, han her giver af det arbejde, som har været udført.

Det væsentlige ved det udvalgsarbejde, som skal finde sted, er altså de elementer, der indgår i undersøgelserne, og der er for os i den radikale gruppe ingen tvivl om, at vi må have ministeren til et samråd i trafikudvalget for at få en gennemgang af det kommissorium, som er beskrevet i redegørelsen, og som ministeren giver udtryk for han er villig til at drøfte med os. Det væsentlige bliver for os, at der ikke er rimelige spørgsmål, som udelades fra denne undersøgelse. Vi skal undersøge, hvad det vil betyde, hvis man med en fortsat trafiktilvækst bliver i Kastrup. Det er en undersøgelse, der til

dato aldrig har været foretaget. Der er folk, der her har talt om, at der nu findes kilovis af papir, som er undersøgelsesmateriale forud for de beslutninger, der har været truffet, men der indgår ikke én eneste lap papir i denne bunke, som redegør for, hvad der vil ske, hvordan tingene vil udvikle sig, hvis man skulle bygge på en fortsat forbliven i Kastrup. Hver gang det spørgsmål har været rejst, er det blevet afvist med en bemærkning om, at der var truffet politisk beslutning om, at man skulle bort fra Kastrup. Ja, den beslutning blev truffet af daværende trafikminister Svend Horn i 1964, endnu før det første lufthavnsudvalg var færdigt med sit arbejde. Folketinget har aldrig haft lejlighed til at drøfte den sag, men nu skal det undersøges, og det er godt.

Vi må også have undersøgt, om man kan kombinere Kastrup lufthavn med Sturup, som jo er blevet en realitet i mellemtiden, og som ligger 45 km inde i Sverige. Det er en ting, som også professor Myrup har været inde på i den samtale med Børsen, jeg lige har refereret. Vi må undersøge, om det er rigtigt at tilvejebringe så megen kapacitet i Københavns lufthavn, at vi kan bibeholde lufthavnen som hovedbase for chartertrafikken. Har vi ingen mulighed for, som man gør det mange andre steder, at placere chartertrafikken på andre lufthavne? Vi har masser af ledig lufthavnskapacitet i Danmark. Vi har f. eks. adskillige pladser i Jylland, som er parate til og har kapacitet til at tage det dobbelte af den trafik, man har i dag.

Vi er altså i den radikale gruppe positivt stemt for det arbejde, som skal i gang, men det forudsætter, at kommissoriet virkelig bliver bredt, og jeg vil godt stille det direkte spørgsmål til trafikministeren, om han kunne tænke sig, at vi formulerer kommissoriet på en sådan måde, at det løbende vil kunne revideres, hvis det skønnes nødvendigt. Hvis ministeren i samråd med udvalget om offentlige arbejder finder det nødvendigt at drage nye momenter ind og underkaste nye sider af sagen ny vurdering, er det så en ting, som ministeren kunne tænke sig at gå med på?

Vi må ikke én gang til komme i den situation, at man lukker af for besvarelse af de spørgsmål, som rejses, og det er det, der har karakteriseret den lange forhandlingsperio-

[Bilgrav-Nielsen.]

de, vi har haft om lufthavnspørelsen indtil nu.

Jeg kunne naturligvis fristes til at gøre et par bemærkninger til både hr. Kampmann og hr. Glensgård, men det tillader tiden ikke, og det kan jeg vente med til næste omgang.

#### Lowzow (KF)

Jeg vil gerne takke ministeren for redegørelsen. Den var ret dækkende, men den medførte jo også, at det er en mærkelig debat, vi fører i dag, idet vi havde lagt op til noget helt andet. Vi har en trafikdebat i udsigt til efteråret og står altså her kun med en redegørelse, som vi skal behandle.

Det er ikke med glæde, vi tager den debat kun på grundlag af redegørelsen. Det konservative folkeparti havde ønsket, at vi havde fået en endelig afgørelse af forholdene omkring Københavns lufthavn og også omkring de faste forbindelser over Øresund, fordi vi føler, at vi skylder både folketingsmedlemmerne, kommunerne, ja, alle, en mulighed for almindelig planlægning, som jo er afhængig af disse store projekter; de må derfor afsluttes, for at andre kan komme videre.

Vi ved imidlertid, at selv om Saltholm i dag skulle blive stemt ned ved et direkte forslag herom — hvilket jo kan gøres ved at komme med et direkte lovforslag om at fjerne loven af 1969 — så vil der alligevel skulle foretages grundige undersøgelser, før man kan igangsætte alternativet til det foreliggende forslag.

Vi håber dog, at ministeren vil lægge et stærkt tidsmæssigt pres på dem, der skal arbejde i undersøgelsesgrupperne, så fristen på 2 år bliver en udtrykkelig maksimumfrist, som forhåbentlig ikke skal benyttes.

Den kedelige situation, vi er kommet i over for Sverige, skyldes, at alt er kørt sammen i én stor pot Øresundsvælling, som skal sluges på én gang, i stedet for at man kunne have skilt de tre-fire forslag ad. Så er jeg sikker på, at det havde været betydelig lettere for den siddende regering at få et virkelig godt resultat for landet, hvor vi havde fået nogle afgørelser på de 3/4 af spørgsmålene og måske endda på dem alle sammen.

Hvad angår Saltholm flyveplads, så

finder jeg ikke, at det danske folketings skylder svenskerne spor. Hvis vores SAS-partnere, hvis Sverige, hvis Norge var gået positivt ind i etableringen af Saltholm flyveplads, dengang de fik tilbuddet om at være med i finansieringen af den som en fælles nordisk flyveplads, havde pladsen været i gang i dag eller i hvert tilfælde under fremskredne konstruktion i dag. Vi kan jo næsten takke svenskerne, fordi de dengang ikke var så interesseret i at arbejde sammen med os.

Det virkelig store problem i debatten i dag, det er gøgeungen, det er dette prestige-projekt, lufthavnen, som skal placeres på de lave arealer midt i Øresund, for det er jo sandheden om denne lufthavn. Den skal bygges imellem nogle diger, der bliver bygget ude i Øresund, hvor halvdelen af arealet er klart vand, som skal laves om til beton — et mægtigt konstruktionsarbejde, som man dårlig nok er fuldt klar over hvordan skal ske.

Samtidig med dette kæmpeanlægsarbejde vil man bygge en Helsingør-Helsingborg-tunnel til tog, en Limhamn-Amagerforbindelse, de nødvendige vejanlæg hertil og endelig en Storebæltsbro. Man kunne tilføje, at derudover er det vel et spørgsmål, hvor længe ministeren kan udskyde en løsning angående Storstrømmen, som vel er et rent dansk problem, men i det øjeblik forbindelserne kommer ovre fra Sverige, bliver det et endnu større problem.

PP II har klart sagt os — selv om vi jo ikke følger ret meget af det, der er sagt deri alligevel — at vi magter ikke at løse alle disse store opgaver på én gang, uanset hvad der bliver sagt om deres størrelse i løbende priser på hvert års budget. Det synes fastslået — og der er ingen, der virkelig har nægtet det — at med de tal, der ligger på bordet i dag, skulle vi kunne blive i Kastrup og derved få en udgift, der er 6,5 mia kr. mindre — heri endda indregnet, hvad det koster at udbygge til den kapacitet, vi har brug for til slutningen af dette århundrede, og endda give en eller anden erstatning til eller foretage opkøb af støjramte boliger.

Vi bør derfor i denne sag, som vi for øvrigt for det meste burde gøre her i folketingsget, spørge: har vi råd til at lave dette projekt? Svaret må altså blive et klart nej i dag.

[Lowzow.]

Saltholm var et barn af tiderne, hvor man regnede med næsten ubegrænset vækst på alle områder. Men man havde dog ikke forudset en teknisk udvikling, der ville gå så hurtigt, som den er gået, og man vidste slet ikke, at energikildernes begrænsning skulle slå igennem over for den almindelige befolkning, så den kunne se den udvikling, vi vil komme til at leve med de næste 50-100 år. Energien vil fortsat blive ved med at blive dyrere, og det vil medføre, at man kræver mere økonomi ud af flyvningen; det vil igen sige større belægning i flyene, større fly og dermed relativt færre afgangne for den samme eller større transport.

Samtidig har vi jo ved vores besøg hos SAS inden for den sidste måneds tid fået at vide, at antallet af jumbojets, der har været ca. 22 om ugen i det forgangne år, i det kommende år vil nå et tal af 80 om ugen. Jeg beder Dem blot tænke på, hvilken udvikelse i sædeantal pr. start og landing det er, og hvad det igen vil sige pr. uge.

Vi har også set, når vi kigger på tallene siden anden verdenskrig, at i 1940erne steg antallet af operationer med ca. 2,8 pct. i gennemsnit pr. år. Da vi kom op i 1950erne, steg de med 6,1 pct. i gennemsnit pr. år, i 1960erne med 11 pct., men i de endnu forløbne år af 1970erne steg de kun med 1,5 pct. i snit om året, altså en meget begrænset stigning — ikke kun beregnet på grundlag af oliekriseåret, men på grundlag af 1970erne.

Hertil kommer, at støjen er blevet mindre fra flyene, at flyene tåler meget større sidevindskomponenter, så det er meget, meget sjældent, at man bruger støjbanen. Det er med til at fjerne mange af de problemer, der har ligget til grund for tilhængernes standpunkt.

Jeg kunne fortsætte med at opremse ting om Saltholm, men skal afholde mig fra det. Der er imidlertid et lille punkt, jeg vil tage med, som ikke så mange har lagt mærke til, nemlig at der er en helt særlig konvention i dette oplæg, der drejer sig udelukkende om flyledelsen. Dette, at vi koordinerer noget på Kastrup i dag for at få flyene ind til pladsen, det er én ting, men for at klare os på Saltholm, for at benytte Saltholm, skal vi have ret over et stort område af svensk flyområde, og det vil ifølge den konvention, vi

skal indgå om det, sige, at i tilfælde af at statsluftfartøjer, politi, told, militær skal flyve på pladsen, skal vi hver gang have tilladelse hos svenskerne; er det udenlandske militærfly, skal der 48 timer før søges ad diplomatisk vej for at få lov til at lande på den danske flyveplads. Vi skal overholde svenske støjregler. Vi skal, hvis der er konflikt, overholde svenske trafiktjenesteregler, og hele retten til at benytte disse områder kan svenskerne i en krisesituation trække tilbage øjeblikkeligt.

Denne lufthavn er fyldt med problemer. Den er økonomisk uoverkommelig for os i disse år, og den er ikke nødvendig så langt frem, som vi med nogenlunde sikkerhed kan planlægge. Lad den afgå ved en stille, men officiel død, allerede inden den er født.

Vi lægger megen vægt på, at der bliver en grundig planlægning og en hurtig planlægning for, hvad der er nødvendigt for en forbliven i Kastrup. Alt har som bekendt været gjort med henblik på snarlig udflytning til Saltholm. At der så sideløbende skal laves prognoser omkring Saltholm, det må vi vel affinde os med, selv om vi ikke venter, at der kommer noget nyt frem til fordel for dette projekt. Hvis ministeren betragter hele denne situation som blot og bart en udsættelse i forhåbning om en anden politisk konstellation i folketinget om to år, eventuelt med et flertal for Saltholm, så bevæger han sig ud på en meget farlig grund og opfylder ikke de politiske krav, der stilles til ham her i dag.

Fra konservativ side vil vi derfor gerne have endelig sikkerhed for, at disse selvstændige undersøgelser bliver foretaget, ligesom vi lægger vægt på den rimelige udvikling af Kastrup, nu hvor vi ved, at dens levetid bliver forlænget.

Jeg skal også sige, at det er meget vigtigt, at vi fastholder tanken om en Storebæltsbro. Ministeren har meddelt pressen, at han mistede inspirationen, hvis han ikke fik Saltholm. Jeg skal love ministeren, at vi skal prøve at give ham inspirationen tilbage, så meget det er os muligt, fra konservativ side. Det er vigtigt, at vi får denne forbindelse over Danmark på tværs, således at vi ikke får åbnet for handelsforbindelser, for kontakter, til det store tyske marked, der ellers vil ligge åbent for hele den vestlige del af Danmark — ikke fordi dette ikke er godt,

[Lowzow.]

men fordi det skal sammenholdes med en naturlig udvikling af hele Danmark. En bro over Store Bælt vil aflaste de problemer, vi har med den uheldige placering af hovedstaden.

Vi skal have en generel trafikdebat til efteråret. Jeg skal derfor ikke sige mere, men blot fastslå, at hele spørgsmålet om trafikinvesteringerne er et spørgsmål om prioritering, og dér mener vi, at ved at vælge den fuldt tilfredsstillende løsning med en forbliven i Kastrup giver vi mulighed for meget hurtigere at afhjælpe de mangler, vi har med hensyn til rigets egne transportproblemer, som ellers bliver udsat på mere eller mindre ubestemt tid. Som jeg sagde: der er et stort problem, man bl. a. ikke har taget med i debatten, nemlig spørgsmålet om Storstrømsbroen.

Vi tager fra vores side redegørelsen til efterretning, men vil meget gerne have diskussion om de fremdragne spørgsmål i udvalget.

**Kurt Brauer (SF):**

Også vi takker ministeren for redegørelsen, som vi kan tage til efterretning. Vi finder, at yderligere undersøgelser er nødvendige, og tilslutter os altså den tanke. Vi mener, at de er nødvendige i sig selv, og at det bedste argument herfor er ministerens skitse til kommissorium, således som det er indeholdt i ministerredegørelsen.

Vi mener også, at det er nødvendigt med undersøgelserne som en pause til offentlig deltagelse i debatten. Jeg personlig nærer den anskuelse, at det, der her er et flertal, er et mindretal i befolkningen. Men alle den slags ting håber jeg kan blive afklaret i den tid, som kommissionsarbejdet skal stå på i.

Det er mit håb, at dette kommissionsarbejde vil afvige kendeligt fra det sædvanlige kommissionsarbejde, som ofte ses iværksat herfra. Det er meget vigtigt, føler jeg, at der bliver en åbenhed omkring kommissionsarbejdet hele tiden, mens arbejdet står på, at man altså forsøger aktivt fra kommissionens side og fra regeringens side at sikre, at offentligheden kommer til at deltage i debatten, gerne før konklusioner bliver draget af denne kommission, som nu skal nedsættes. Der er ligesom en skik, en statsskik nærmest, der går ud på, at så længe kommissio-

nen sidder, skal der være absolut tavshed. Pressen betragter det som scoops og som gevinster, hvis det er muligt at smugle kommissionsdokumenter ud, mens kommissionen sidder og arbejder. Jeg tror, at hvis ministeriet og hvis kommissionen ligefrem arbejdede i et forsøg på at få så megen offentlighed omkring sine undersøgelser som overhovedet muligt, så kunne vi nå til den situation, som en tidligere taler har været inde på herfra, at offentligheden kommer mere med i debatten, og at vi får den nødvendige fleksibilitet i kommissionsundersøgelsen, sådan at også nye emner løbende kan tages op.

Vi vil meget gerne se på kommissoriet og takker for ministerens tilsagn om, at trafikudvalget vil kunne inddrages i arbejdet med kommissoriet. Jeg tror, der er en række ting, som bør undersøges; måske betragtes de som allerede indeholdt i det, ministeren har sagt i sin redegørelse, men jeg vil dog pege på vigtigheden af, at den transitvirksomhed, som drives af en lufthavn som Kastrup eller den eventuelle Saltholmlufthavn, bliver meget, meget nøje undersøgt. Jeg tror, det har betydning for udviklingen af hele den region, hvor et sådant center er placeret, at dette center er omstigningsvenligt, og jeg tror, det har betydning for placeringen af selve centeret, om det er omstigningsvenligt, transitvenligt.

Lokaliseringsproblemet er også et emne, som må dyrkes meget intenst under kommissionsundersøgelsen. Jeg tror også, at det i sin videste forstand er et problem for al udvikling i Nordeuropa, hvor denne lufthavn bliver placeret. Hvor mange timer kan man tillade sig at flytte et sådant center, før lokaliseringsfaktorerne for de enkelte industrier bliver ganske andre? Det var vel sådan, at man oprindeligt omkring SAS' start og senere havde forestillet sig, at Stockholm skulle blive centeret. Det blev det ikke. Man havde forestillet sig, at chartertrafik og godstrafik og andre ting skulle have været placeret alle mulige andre steder end i Kastrup, men det blev ligesom Kastrup, der løb med det. Hvorfor skete det? Hvorfor blev det Kastrup på trods af viljen til, at det ikke skulle blive Kastrup? Er det, fordi det netop på det lag, netop dér, kan svare sig for den nordeuropæiske industri at stige om, at have det som udgangspunkt for sin virksomhed?

[Kurt Brauer.]

Jeg tror, her ligger interessante temaer, som, hvis de bliver kulegravet, vil påvirke debatten meget væsentligt.

Jeg nævnte chartertrafikken. Den har betjent sig af det, man kunne kalde tomgangstiderne i Kastrup. Vi må have fundet ud af, om den stigende chartertrafik er en ønskelig trafik. Vi må have fundet ud af, om den vil vokse, og om den vil kunne holdes på disse såkaldte tomgangstider ude i Kastrup eller på en kommende Saltholmlufthavn. Jeg finder, at her er temaer, som jeg håber vi kan komme til at arbejde videre med under kommissionsarbejdet.

Det negative ved, at vi her i folketinget tager ministerens redegørelse til efterretning og altså derved billiger nedsættelsen af kommissionen og derved udskydelsen af afgørelsen i sagen, er jo den utryghed og det planlægningsvirvar, som nødvendigvis må følge i kølvandet af, at så vigtigt et projekt udskydes. Her må jeg meget opfordre til, at man i regeringen og i ministeriet ikke ligger på den lade side, men prøver at gøre alt, hvad der er menneskelig muligt for at sikre den højeste grad af tryghed de steder, hvor vi kan. En tidligere taler har været inde på spørgsmålet om planerne for Kastrups udvikling, denne ventetidsudvikling og udbygning, som kan blive nødvendig i Kastrup, hvorledes den skal foregå, hvad den vil koste, og hvordan tidsplanen for en sådan udvikling og udbygning af Kastrup må være. Det er mit stærke indtryk, at befolkningen på Amager, som dog tæller nogle tusinde mennesker, ikke uden videre ser sig i stand til at affinde sig med, hvad der måtte blive nødvendigt på grund af denne udskydelse af afgørelsen om en udflytning til Salt-holm.

En anden sag, som jeg har haft den fornøjelse at være sammen med ministeren om til et møde på Sydamerger, er spørgsmålet om den sydlige motorvejs placering. Det var en meget glædelig aften, hvor ministeren så sig i stand til at meddele, at han agter at fremsætte et forslag om en ny placering af den sydlige motorvej. Stor var jubelen blandt tilhørerne. Men ministeren finder sig ikke i stand til rigtig — heller ikke i redegørelsen — at garantere, at det er noget, der kan ske meget hurtigt. Jeg må derfor herfra spørge, om ikke ministeren kunne finde mulighed

for meget hurtigt at komme med et forslag, da jo ingen taler herfra endnu har vendt sig imod, at den sydlige motorvej ikke skal placeres, hvor den er planlagt til placering. Jeg tror ikke engang, der behøves et udvalgsarbejde omkring et forslag om, at den anlægslov, som ligger, kan tages af bordet. Ingen her vil jo hævde, at vi skal have den sydlige motorvej placeret dér, hvor den er placeret i dag. Alle mener, at den skal væk, og ingen har hidtil udtalt sig om noget andet herfra. Derfor vil jeg mene, at vi meget nemt kunne få dispensation fra reglen om, hvornår man sådan aftalevis fremsætter lovforslag, der forventes vedtaget, og hvornår ikke. Jeg tror, vi meget hurtigt, på 5 minutter, kunne gå gennemført en første-, anden- og tredjebehandling, så hammeren kunne falde og vi kunne sige: væk er denne sydlige motorvejs nuværende placering. Det er en forfærdelig utryghed for de mennesker, der bor derude, at de fortsat ikke kan få en afgørelse.

Men dette er blot en dråbe, en meget lille dråbe malurt i det glædens bæger, som skal drikkes over at ministeren har besluttet sig for, at den i hvert fald ikke skal ligge, hvor den er projekteret. Jeg håber meget, at ministeren i denne sag og i en række andre sager vil forsøge at skabe for Københavns kommune og Amagerkommunerne og befolkningerne dér den størst mulige tryghed og størst mulige sikkerhed for, hvad der skal ske med deres ejendomme og med deres boligmuligheder osv. i den kommende tid. Det kan ikke nytte noget, at vi nu alle bare lægger os ned og sover og venter på, at kommissionen skal dukke op. Der må fuld damp på debatten og fuld damp på den offentlige deltagelse i, hvad der skal ske med dette store problem.

**Svend Erik Sørensen (KrF):**

Kristeligt folkeparti har med tilfredshed konstateret regeringens beslutning om en nyvurdering af Øresundsaftalerne. Vi fremhævede allerede sidste år under debatten her i salen, at vi fandt det foreliggende grundlag for så omfattende projekter alt for spinkelt. Vi var specielt utilfredse med de forældede trafikprognoser og vurderingen af såvel omkostninger som rentabilitet.

For kristeligt folkeparti har det også vejet tungt, at vi ikke mener, man hidtil i tilstrækkelig grad har overvejet de forhånden-

[Svend Erik Sørensen.]

værende aflastningsmuligheder, når det gælder Kastrup lufthavn. Vi har specielt peget på den ledige kapacitet i Billund lufthavn og andre centralt beliggende lufthavne i Jylland. Over 50 pct. af befolkningen bor jo stadig vest for Store Bælt. Vi har også tilladt os at pege på Sturup lufthavn som aflastning for Kastrup i forbindelse med chartertrafikken.

En bro over Øresund mellem København og Malmø ville i denne forbindelse være af stor betydning, men vi forstår, at spørgsmålet om Øresundsforbindelserne hænger nøje sammen med den fornyede undersøgelse af lufthavnsspørgsmålet, og kan fuldt ud acceptere motiveringen herfor. Vi finder det væsentligt, at der foregår en nøje koordinering mellem det svensk-danske udvalg om de faste forbindelser og det danske lufthavnsudvalg. Når jeg siger svensk-danske udvalg, så er det, fordi jeg er overbevist om, at Sverige har størst interesse i de faste forbindelser. Så er det vel også rimeligt, at det allerede nu under de fornyede undersøgelser bliver slået fast, at Sverige må deltage i udgifterne til de faste forbindelser, uanset om Saltholm lufthavn bliver en realitet eller ej.

Der har været talt så meget om, hvem der skulle betale gildet, hvis der blev et gilde, og her må der i alle tilfælde, når det gælder én eller to faste forbindelser over Øresund, blive tale om et sammenskudsgilde, eventuelt suppleret med bropenge.

Kristeligt folkeparti hilser med glæde, at der ifølge ministerens redegørelse med de to kommissorier er lagt op til en ny samlet belysning af alle relevante problemer i denne sammenhæng. Vi har hidtil haft en beklemmende fornemmelse af, at der var taget en beslutning om, at der skulle ligge en lufthavn på Saltholm, og at forundersøgelserne mere eller mindre var præget heraf. Når ministeren med beklagelse i sin redegørelse konstaterer, at der ikke var politisk mulighed for at gennemføre planerne nu, peger det jo i samme retning. Havde de politiske forhold tilladt det, ville man altså have gjort det uanset de forhåndenværende prognoser? Ja, jeg spørger bare, for på side 10 står der jo som tidligere citeret:

„Der er ingen grund til at lægge skjul på, at regeringen helst havde set, at Øresunds-

aftalerne havde kunnet godkendes også her i landet på det foreliggende grundlag,“ men at regeringen selvfølgelig har måttet tage de faktiske politiske forhold til efterretning.

Kristeligt folkeparti hilser også med glæde, at det er lykkedes at formå en kapacitet som professor H. P. Myrup til at påtage sig opgaven som formand for lufthavnsudvalget. Det lover godt for det kommende arbejdes muligheder for at rette skævhederne op.

Med hensyn til ministerens redegørelse for planerne om en kommende Storebæltsbro er vi tilfredse med, at det bliver klart fremhævet, at disse planer og Øresundsspørgsmålene ikke udgør en helhed. At vort svenske broderfolk også er interesseret i en Storebæltsbro og sikkert vil benytte den flittigt, hvis og når den kommer, kan vi da kun være tilfreds med, specielt hvis der også her bliver tale om bropenge, og det må vel være rimeligt.

Forundersøgelserne til Storebæltsprojektet bør efter vores mening ikke forsinkes af usikkerheden omkring Øresund. Vi er derfor meget positivt indstillet over for ministerens tilsagn om en samlet trafikpolitisk redegørelse allerede til efteråret.

Kristeligt folkeparti tillægger også den beskæftigelsesmæssige side af sagen den allerstørste betydning, men naturligvis skal der ikke bygges en Storebæltsbro bare for at give beskæftigelse til nogle tusinde mennesker. Det skal der kun, såfremt det gavner Danmark og vore nabolande, og såfremt vi økonomisk kan magte opgaven. Ellers må vi sejle over Store Bælt og, som fremhævet af vores formand, slappe af om bord endnu nogle år. „Navigare necesse est“, det er nødvendigt at sejle, sagde de gamle romere. Det vil, uanset hvor mange broer vi får bygget i Danmark i de kommende år, også være nødvendigt for os i Danmark.

Lad mig allerede i dag pege på den store risiko ved i krigstid kun at have en fast forbindelse over Store Bælt. Et bombardement af en sådan bro kunne splitte Danmark i to dele i løbet af sekunder. Vi må fortsat kunne sejle over Store Bælt. Færgerne vil være lige så nødvendige at have i beredskab som vore isbrydere.

Detaljerne vil vi komme tilbage til, også i trafikudvalget; vi er positivt indstillet over for en saglig drøftelse, der forhåbentlig kan

[Svend Erik Sørensen.]

afsluttes inden de to år, som er afsat til det. Der er ingen grund til at lade utrygheden for de implicerede parter vare længere end højst nødvendigt.

#### Fuglsang (DKP):

Jeg siger også ministeren tak for redegørelsen. Kommunisternes standpunkt til disse projekter, vil jeg skynde mig at sige, er ikke ændret. Som vi hele tiden har været det, er vi stadig for deres gennemførelse, og vi er det, fordi det principielle grundlag, som vi i sin tid byggede på, for os ikke er ændret. For os kan det ikke være sådan, at vores standpunkter skifter, alt efter som de kapitalistiske konjunkturer svinger, eller som de politiske og økonomiske vinde på den ene eller på den anden måde skifter retning.

Sådan som det hele ligger, finder vi det i orden med den udskydelse, der finder sted, og med nedsættelsen af en kommission til at undersøge tingene. Jeg vil da gerne sige, at der for os ikke er nogen grund til at tro, at denne udskydelse vil gøre gennemførelsen af arbejderne billigere til sin tid, men vi trøster os med, at nu da vi har denne situation, så kan der i løbet af disse par år, hvor kommissionen og eksperterne samarbejder, måske findes frem til forbedringer på den ene eller den anden måde.

I debatten her og også ude omkring i landet fremføres med stor iver forskellige prognoser, og man lader økonomer, erhvervsfolk og tidligere ministre lægge navn til forskellige fortolkninger og vurderinger. Jeg undervurderer selvfølgelig ikke betydningen af sådanne prognoser, men jeg vil også advare mod at overvurdere dem. Det drejer sig jo her ikke om uforanderlige naturlove, men i høj grad om udviklingslinjer, som er politisk og økonomisk bestemte, og som kan skifte. Vi har jo før, og endda ret ofte, set, at både prognoser og eksperter har taget fejl.

Da vi i sin tid tog vores standpunkt, så gjorde vi det ikke blot ud fra hensynet til fremtiden; det gjorde vi også, men vi tog også standpunkt ud fra, hvad vi fandt nødvendigt under de faktisk eksisterende forhold. Det var og det er stadig hensynet til de mennesker, hvis tilværelse bliver gjort utålelig af støjen fra Kastrup. Det var og det er stadig den risiko for en katastrofe,

som et flystyrt over tætbefolkede områder ville være. Det var og er også, at ganske vist kan man, og det erkender trods alt de fleste talere her i dag, udskyde løsningen, men før eller senere skal disse vigtige trafikproblemer løses, og jo længere man skyder det ud, som jeg sagde før, des dyrere bliver det, og desto længere forlænger man usikkerheden også med hensyn til nødvendig planlægning af bebyggelse, udbygning, transportforhold osv.

Vi var og er for gennemførelsen af disse projekter, fordi vi mener principielt, at en tidssvarende udbygning af hele vort transportvæsen udgør en livsvigtig del af et hvilket som helst moderne samfund. Her taler jeg om alle de nævnte trafikprojekter som en helhed, og jeg ville såmænd også gerne tage andre med. Der er bl. a. som nævnt af hr. Glensgård den færgeforbindelse mellem Göteborg og Frederikshavn, som af uransagelige grunde er endnu mere lagt i mølposen, selv om den ikke mindst for statsbanerne ville være en gevinst for transporten på den østjyske længdebane.

Vi bygger som sagt vores stilling på ønsket om en alsidig udbygning af vort lands indre transportnet, for at binde vort land sammen. Det er klart, at her spiller Storebæltsforbindelsen en særlig rolle med hensyn til at binde Øst- og Vestdanmark sammen og vel også med hensyn til at modvirke den alt for dominerende indflydelse, der kan opstå nede fra Hamborg. En af de ting, vi kan komme til at drøfte i denne periode, er vel den endelige udformning af Storebæltsforbindelsen.

Men for mig at se drejer det sig også om vor forbindelse med omverdenen, og set herudfra er udbygningen af Københavns lufthavn andet og mere end simpelt hen et prestigeprojekt. Det er vel ikke tilfældigt, at netop Kastrup lufthavn er vokset til det omfang, som den har i dag. Samme forhold har været årsag til, at Københavns havn har spillet den rolle, som den har gjort, for byens vækst, nemlig Københavns og hele vort lands centrale beliggenhed ved en af handelens og transportens korsveje. Det må vi vel i særlig grad bygge på nu, da bl. a. vort tilhørsforhold til EF truer med at gøre os til et randområde og NATO til et frontområde.

For mig at se vil tiden kræve en udbyg-

[Fuglsang.]

ning og en modernisering af Kastrup lufthavn. For mig at se bør den af de grunde, jeg har nævnt, ligge på Saltholm, og for mig at se bør det ikke udskydes længere end højst nødvendigt.

Jeg vil da også gerne i den nuværende situation nævne beskæftigelsesproblemet. Her drejer det sig ikke blot om det relativt lille antal mennesker, som er direkte beskæftiget ved anlægsarbejderne; men som ved alle anlægsarbejder udløser sådanne jo så at sige en kædereaktion, der kommer til at omfatte langt, langt større kredse.

Det er nævnt, at Sverige skulle have særlige interesser i disse projekter, og selvfølgelig har Sverige det, men det udelukker da på ingen måde, at vi også har det. Og burde det ikke være sådan, at internationalt samarbejde skal bygge på gensidige fordele? Her er altså et område, hvor vi kan vise at sådan er det.

Sigsgaard (VS):

Trafikministeren sluttede sin redegørelse med at udtrykke håbet om, at han, som han sagde, fyldestgørende havde forklaret regeringens trafikpolitiske mål.

Min hovedkritik af redegørelsen er, at den egentlig ikke indeholdt nogen målsætning. Jeg var måske også nok blevet overrasket, hvis den havde gjort det, for så var det jo første gang, at vi her i landet var blevet udsat for en trafikpolitisk målsætning. Nej, den indeholdt et ønske om, at der skulle udarbejdes nogle flere prognoser oven på alle dem, man har i forvejen, og at der så skulle bygges anlæg, der kan klare den trafik, der kommer, hvis udviklingen fortsætter stort set som nu.

På den måde bidrager regeringen jo til, at udviklingen fortsætter det, som jeg vil kalde sin skæve gang, at bil- og flytrafikken bliver mere og mere omfattende, at energiforbruget vil fortsætte med at vokse ukontrolleret, at ulykkernes tal vil vedblive med at vokse. Det er den udvikling, regeringen fremmer, det er den udvikling, folketingsflertallet fremmer ved hele tiden blot at forlænge de udviklingstendenser, som man kan konstatere har gjort sig gældende hidtil.

Nu vil regeringen så nedsætte et par udvalg, der har fået det kommissorium at hitte

ud af, hvad vej vinden blæser og med hvilken styrke. Til det skal jeg sige, at det er ikke vejrhaner, der efter VS' opfattelse er brug for, det er netop den trafikpolitiske målsætning, som vi ingenting hørte til.

Der burde hurtigst muligt træffes beslutning om, at biltrafikken skal reduceres ved at standse importen af større biler, ved at bremse eller standse den private biltrafik i større byer og mellem landsdelene. Jernbanetrafikken og anden kollektiv trafik bør udbygges kraftigt også inden for godssektoren. Undtagelsen er lufttrafikken, der bør begrænses.

Byggeriet af motorveje bør bremses kraftigt. De store vejbroer over Øresund og Store Bælt bør opgives. Hvis der skal bygges en Storebæltsforbindelse, så vil VS gå ind for en togtunnel, der ikke medtager biler. En sådan trafikpolitik ville gavne de mange, som ikke kan transportere sig i privat bil, og den ville såmænd også gavne alle os andre, hvis vi da ikke lige netop er bilfabrikanter eller vejentreprenører el. lign. Den ville spare megen energi, formindske forureningen betydeligt og reducere ulykkestallet, og den ville spare en masse penge.

I stedet for at spille den stakkels professor Myrups tid med at regne løs endnu et par år på nogle — her tør jeg bruge udtrykket — tåbelige projekter, så skulle man vedtage en trafikpolitik efter de retningslinjer, jeg her har skitseret, og så bede ham i spidsen for en kommission regne ud, hvordan den bedst kan realiseres. Det er på den måde, man bør bruge eksperterne. Her kan der spares milliarder, det er der ikke spor tvivl om, til gavn for de fleste og kun til skade for dele af kapitalen.

Men se, om man gør det, nej, i stedet for skærer man ned på børnetilskuddene, på mejeritilskuddene, på vuggestuerne, på børnehaverne, på uddannelsesstøtten. VS er imod den politiske helhed, der toner frem af det billede, og vi er altså også imod regeringens trafikpolitiske planer.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiassen*):

Jeg vil gerne takke ordførerne for de udtalelser, der er faldet; jeg har glædet mig over dem, og jeg tror, de kan betyde et godt undersøgelsesarbejde og også et godt arbejde i udvalget for offentlige arbejder her i



[Ministeren for offentlige arbejder.]

folketinget i forbindelse med det, der nu skal foregå omkring Øresundsftalerne.

Må jeg med det samme bekræfte, at den svenske regering fik jo godkendelse af den svenske rigsdag i december 1973 til at ratificere Øresundsftalerne, men da Danmarks regering trak forslagene tilbage fra det danske folketing, er ratificeringen jo ikke særlig ønskværdig eller nødvendig for den svenske regering, da der ikke er nogen at ratificere aftalerne over for, og efter trafikminister Bengt Norlings klare udtalelse er forslagene dermed bortfaldet for Sveriges vedkommende.

Jeg skal derefter vende mig til de forskellige spørgsmål, der har været rejst. Hr. Kampmann og hr. Glensgård omtalte begge usikkerheden i hovedstadsområdet, og jeg skal da erkende, at der kommer en usikkerhed nu. Men på den anden side vil jeg da også sige, at hvis det hele blev taget af bordet og man ganske simpelt sagde: der skal ikke genforhandles noget eller gøres noget som helst, hverken med lufthavnen, med broer eller tunneler, hvis alt det faldt væk på én gang, så ville der jo alligevel ikke være skabt nogen sikkerhed i hovedstadsområdet, for hele Sjælland og for den sags skyld også videre ud, for ingen tror vel at kunne garantere for altid, at der aldrig kommer nogen fast forbindelse mellem Sverige og Danmark.

Jeg skal gerne over for hr. Enggaard bekræfte, at vi ingen forhandlinger havde med venstre, inden den svenske statsminister og trafikminister var blevet underrettet. Vi syntes, det var rimeligt på baggrund af den afstemning, der fandt sted i forbindelse med finansloven, at vi først underrettede, skal vi sige de partnere, vi havde i selve aftalen, inden vi gik videre. Det tror jeg i og for sig også er normal kutyme.

Der er blevet spurgt af flere: hvad med de 2 år i Kastrup? Hvordan skal overlevelsplanerne være? Det er klart, at vi også i denne periode skal reparere banerne, vedligeholde banerne. Det er ganske simpelt et sikkerhedsspørgsmål. Det er et spørgsmål om at sørge for de nødvendige servicefunktioner i forbindelse med den udbygning, der finder sted, den stigende brug af Kastrup, der finder sted, catering og andet af den slags. Men jeg mener ikke, at vi i den perio-

de, der går med undersøgelserne, skal foretage voldsomme investeringer, foretage anlæg af parallelle planer og en hel række andre investeringer, der endda strækker sig ud over de to år. Vi skal, indtil den endelige afgørelse er truffet, begrænse investeringerne, ganske simpelt også af økonomiske grunde. Men det er klart, at det, der er nødvendigt af hensyn til sikkerhed og service, det må vi gå ind for.

Til hr. Enggaard vil jeg gerne sige med hensyn til den miljømæssige ligestilling, at det er et spørgsmål om at undersøge både muligheden for Saltholm og muligheden for en udbygning af Kastrup i forhold til støjproblemet, i forhold til økonomisk-erhvervmæssig udvikling i dette område, og begge muligheder skal undersøges åbent og klart. Det er f. eks. også et spørgsmål om, hvad det vil koste at ekspropriere på Amager i forbindelse med en mulig udbygning af Kastrup lufthavn, hvad det vil betyde i kroner og øre. Hvilke muligheder ligger der for videresalg med støjklausuler og en hel række andre ting? Det er disse ting, som ikke har været inde i billedet, som også må ind i billedet. Vil det sammenlagt være en ulempe eller indebære en fordel i forhold til en lufthavn på Saltholm? Det er alle disse ting, som jeg mener er nødvendige at få slået fast.

Hr. Glensgård sagde ligesom lidt bebrejdende, at jeg havde sagt, at vi den 8. juni 1973 havde ment at være i god tro, når vi sagde, der var et flertal for et anlæg af lufthavnen på Saltholm. Det mener jeg også vi var, men vi har også opdaget, at der har været energikrise, og der er fremsat ønske om en nyvurdering. Der er endda også kommet nye partier i folketinget. Det har vi taget konsekvensen af ved at lægge sagen op i denne redegørelse til en fornyet undersøgelse. Det synes jeg i og for sig mere end noget andet er at vise respekt for folketingets flertal at gøre det på den måde.

Det er rigtigt, jeg har sagt, også i dette forår, at det hastede. Det mener jeg også det gør, men på baggrund af, at dette er det største samlede trafikprojekt, vi har haft i dette land, så er to år jo ikke nogen lang tid til at undersøge disse ting.

Andre har rejst spørgsmålet, bl. a. hr. Bilgrav-Nielsen, om man ikke kunne have haft længere tid. Men det drejer sig jo ikke

[Ministeren for offentlige arbejder.]

bare om os, vi skal også igennem en forhandling med svenskerne. Svenskerne har jo også deres forpligtelser, de har også deres langtidspanlægning. Det er ikke alene på vores side af Øresund, der kan komme usikkerhed med hensyn til planlægningen, der kan også komme det i Sverige. Der kan komme det i forhold til trafikken fra Sverige og sydpå: Trelleborg-Sassnitz-ruten, bestilling af færger og en hel række andre ting, som svenskerne må tage hensyn til. Derfor siger jeg: vi kan ikke vente meget længere end i de to år, og derfor går vi altså ind for denne bestemte periode.

Jeg må sige om Store Bælt, som er blevet fremhævet mange gange, at der er ikke tale om, at der nødvendigvis er en sammenhæng. Hr. Kampmann kan næppe have sagt det på den måde, som det blev citeret. Det, der er tale om, er, at Store Bælt er en nødvendighed i forbindelse med Øresundsftalerne under alle omstændigheder, fordi det står nævnt i Øresundsftalerne. Men Store Bælt kan lige så vel bygges uden Øresundsftalerne, fordi vi har en særlig anlægslov om Store Bælt; det er folketinget, der alene kan beslutte, hvornår man går i gang med Storebæltsanlægget. Derfor er der ikke noget misforhold i dette. Forholdet er ganske simpelt det, at i Øresundsftalerne er det en klar forudsætning, at når man går i gang med dette, så skal man også i gang med Storebæltsanlægget. Men vi har en lov om Store Bælt, og folketinget bestemmer, hvornår det skal igangsættes. Nu kommer der den udvalgsbehandling, som resulterer i en betænkning. Den skulle foreligge her i foråret, og da er det rimeligt at se på, om en tunnel-løsning eller broforbindelsen er den bedste. Det kan der være delte synspunkter på. Jeg tror, der kommer nogle nye overvejelser og synspunkter frem, som betyder, at man skal behandle det i folketingets trafikudvalg. Derefter mener jeg, man i forbindelse med trafikredegørelsen skal foretage prioriteringen. Jeg mener ikke, at man skal udsætte noget som helst, men vi har også en række andre projekter her i landet. Der er en Storstømsforbindelse, som nogle af dette høje tings medlemmer også vil være interesseret i. Der er problemer f. eks. med Hadsundbroen. Der er en række større og mindre problemer, og inden for de begrænsede midler, vi

har, er vi nødt til at finde frem til en eller anden prioritering af, hvad vi i første række skal gennemføre. Det er det, som jeg mener at trafikredegørelsen skal give os mulighed for.

Jeg vil også gerne takke hr. Bilgrav-Nielsen for hans indlæg her i dag. Jeg ved ikke, hvordan andre trafikministre har haft det, men jeg er måske den første, der takker ham for et indlæg i denne sag. Det vil jeg da gerne gøre, for jeg synes, der er megen åbenhed i, at man kan komme ind i reelle forhandlinger og få de praktiske tal på bordet. Jeg vil gerne understrege, at jeg ved, professor Myrup har udtalt sig imod en Salt-holmløsning, men jeg er da lige så overbevist om, at han vil ganske klart og tydeligt gennemføre dette, så alle berettigede interesser bliver tilgodeset, og også tage det standpunkt i sin konklusion, som undersøgelserne vil vise.

Jeg vil også sige, at jeg synes, det er særdeles rimeligt, at vi gennemgår kommissoriet i trafikudvalget i et samråd. Man kan ikke udelukke, at der undervejs kan opstå et eller andet problem, som man også gerne vil have draget ind i undersøgelserne; f. eks. tror jeg, der er et klart eksempel i det, hr. Bilgrav-Nielsen sagde om, hvordan Sturup og Kastrup kunne fungere sammen. Jeg tror altså, det vil være meget nyttigt også at få det belyst ganske simpelt i henseende til, hvordan det ligger med split-operation, som det hedder, om det kan gøres med 45 km imellem to lufthavne af en vis størrelse.

Til hr. Lowzow skal jeg kun sige, at det er en interessant betragtning, at svenskerne og nordmændene bare kunne være gået i gang med alle disse anlæg; det er en særlig interessant betragtning i forbindelse med nordisk samarbejde, når vi ellers i Nordisk Råd taler om lokaliseringsspørgsmål, om udbygning af trafik og andre ting, altså hvornår vi skal deltage i det ene og i det andet. Jeg synes, det er klart, at svenskerne kan have en vis interesse på begge sider af Øresund, men hvis vi også skulle inddrage nordmænd, finner og andre, kan det jo blive ganske store konsekvenser, det får i det nordiske samarbejde, hvis man laver et sådant oplæg.

Jeg synes også, det var meget stærkt udtrykt, at man var sikker på, hvordan det ville foregå i de næste 50 eller 100 år, for der var ligesom også en selvmodsigelse i, at vi

[Ministeren for offentlige arbejder.]

netop i 1973 og ind i 1974 fik denne krise, som virkede vældig stærkt, men som vi ikke kunne forudse, ligesom vi heller ikke i dag kan forudse, hvordan virkningerne af den i det lange løb vil blive, og hvad der i øvrigt vil ske af teknisk udvikling og mange andre ting i den kommende tid.

Jeg skal dernæst kun sige om motorvejen, som hr. Brauer nævnede, at jeg vil bede vejdirektoratet om at udarbejde en ny projekteringslov. Vi har en i øjeblikket, som jeg mener er forkert, fordi vejen ifølge den går gennem stærkt bebyggede områder. Da det er et spørgsmål, der først bliver aktuelt om 20-30 år, er der ingen grund til i dag at fastlægge en vej igennem byområder, det ville være rimeligere at føre den, hvis den skulle blive nødvendig engang, ud gennem det åbne land for dermed at sikre miljø og borgere på en række områder.

Endelig vil jeg sige til hr. Svend Erik Sørensen, at det efter min opfattelse er en forudsætning, at når vi når så langt, f. eks. med Store Bælt, må det være en fornuftig løsning, at man, ligesom man i dag løser sin færgebillet, betaler sin afgift som bropenge. Det er den fornuftige løsning, indtil broen er betalt, har forrentet sig og alt det er i orden, hvorpå man kan se, hvad man så vil gøre. Jeg gentager, at der ikke skal være nogen form for forsinkelse i spørgsmålet om Store Bælt.

Jeg ved ikke, om kun broer er en risiko i krigstider, det er vel et spørgsmål, om ikke også færger kan bombes og torpederes, hvis de er af den størrelse, vi har i dag. Men jeg er da enig, når der bliver sagt: navigare necesse est, at det er nødvendigt at sejle; det, jeg mener, er, at man ikke skal sejle sin egen sø, og derfor mener jeg, at både med hensyn til denne redegørelse og trafikredgørelsen må folkettinget finde frem til en fornuftig prioritering. Og jeg kan bebude også over for hr. Sigsgaard, at den samlede redegørelse kommer; her har vi et bestemt område, som er et af de store problemer i øjeblikket i de trafikale spørgsmål, men det er givet, at vi til sin tid må have dem samlet, for vi skal også have DSB og indenrigsflvningen ind i billedet. Planlægningen af vore brosystemer afhænger jo også af, hvordan vi planlægger alle disse ting for fremtiden, men det hører med i den samlede trafikplanlægning,

det hører med i debatten om, hvad der er kollektiv trafik, og hvad der er individuel trafik, hvor vi skal lægge vægten, om vi overhovedet ikke skal have biler, om vi kun skal have små biler eller vi skal have store biler, og der er også de trafikmæssige sikkerhedsproblemer og sådan noget. Problemerne inden for trafikken er ikke helt så enkle, som man en gang imellem fremstiller dem, men jeg synes, debatten om redegørelsen viser, at der er mulighed for at få en positiv forhandling om disse ting.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg kan bekræfte, at den nuværende trafikminister er den første, der har takket mig for et indlæg i trafikdebatten om disse emner.

I øvrigt vil jeg henlede opmærksomheden på et afsnit i ministerens redegørelse, hvor ministeren siger, at når undersøgelserne har været foretaget, vil man optage nye forhandlinger med svenskerne, og så vil man forelægge resultatet for parlamenterne. Jeg håber sandelig, at folkettinget får forelagt og får lejlighed til at debattere resultatet af det kommissionsarbejde, som nu skal sættes i gang, før ministeren går i forhandling med den svenske minister om en eventuel ny aftale. Jeg håber, vi kan få et klart svar fra ministeren på dette punkt.

I øvrigt vil jeg bare gøre den bemærkning, som jeg ikke nåede i mit første indlæg, at med denne beslutning om at gennemføre et nyt kommissionsarbejde har vi foretaget en vis prioritering. Vi har nemlig gjort det, at vi nu har givet plads for Storebæltsforbindelsen foran de andre anlæg, og det synes jeg er meget tilfredsstillende. Hvilke anlæg vi skal vælge på Store Bælt, kan vi tage stilling til, når den endelige redegørelse om Store Bælt kommer til efteråret.

Hölge (FP):

Man ser ofte, når politikerne har vedtaget store vejprojekter eller projekter, der har indflydelse på befolkningens miljø rundt omkring i byer, at befolkningens protester først kommer rigtig til udtryk, når man står lige over for at skulle udføre disse projekter. Jeg er overbevist om, at jo nærmere vi kommer en direkte udførelse af Saltholmlufthavnen, jo stærkere vil protesterne blive i den danske befolkning.

[Hørlø.]

Det er nu 2-3 år siden, jeg i Berlingske Tidende læste et læserbrev skrevet af en kendt dansk skibsreder, der udtalte: hvorfor fortæller politikerne ikke den danske befolkning sandheden? Saltholm bliver aldrig bygget.

Jeg vil gerne herfra opfordre folketetinget og trafikministeren til at være med til én gang for alle at få manet dette monstrum af en lufthavn i jorden. Årsagerne er legio, men jeg vil gerne have lov at påpege nogle stykker, nogle, som må være så klare, at man straks kan se, at der skal findes alternative løsninger.

Den første er naturligvis, at indflyvningerne til Saltholm ikke finder sted over dansk luftrum. Nu er vi jo vældig fine venner med svenskerne i øjeblikket, og det kan vi da også have lov at håbe på vi vil være i al fremtid; men alene i betragtning af, at Sverige ikke er medlem af EF og ikke er medlem af NATO, men at Danmark er det, er nok til at kunne skabe en sådan konflikt i en eventuel krisesituation, at det må give anledning til stor betænkelighed, at vi skulle have et så stort projekt til så mange penge liggende i et folkeretligt så tvivlsomt område.

Det næste problem er fuglelivet på Saltholm. Det er et af verdens, så vidt jeg husker, 200 rigeste fuglelivsområder. Jeg skal ikke her komme ind på de ornitologiske aspekter, men bare lige påpege, at dette fugleliv er en meget stor fare for luftfarten. Vi mærker det i ret stort omfang i Kastrup, og det vil blive af meget store og alvorlige dimensioner med en lufthavn på Saltholm.

Kommer vi ind på det økonomiske, skal jeg lige anføre, at svenskerne jo har lavet, hvad man må opfatte som en aflastningslufthavn i Sydsverige, der hedder Sturup, den ligger ikke mere end et sted mellem 50 og 100 km fra Kastrup. Den er i dag en død by på grund af de høje landingsafgifter. Der er praktisk taget ingen charterflyvning mere på Sturup, fordi landings- og passagerafgifterne er blevet for store. Der er for mig ingen tvivl om, at når vi når op i nærheden af 20 mia kr., eller hvad Saltholm nu end måtte komme til at koste, men vi kommer nok op i den størrelsesorden, så vil passager- og landingsafgifterne for Saltholms vedkom-

mende blive af en sådan størrelse, at ingen vil kunne betale dem, hvorfor også Saltholm formodentlig vil blive død by.

Hvilke alternative muligheder har vi da? Jo, jeg står her med et projekt i hånden, et projekt, som er udarbejdet af et skandinavisk luftfartsselskab, hvis navn jeg ikke skal omtale her. Heri er påpeget nogle ganske enkle og simple muligheder for at køre med Kastrup frem til år 2000. En sådan udbygning, som vil kunne gøres for godt 1 mia kr. skønnet, vil medføre følgende: en reduktion af støjgenerne nordvest for lufthavnen til ca. en tredjedel af 1970-niveaet, tilstrækkelig kapacitet for rute- og chartertrafik frem til 1990, mulighed for væsentligt reducerede initialomkostninger med henblik på eventuelle andre og alternative lufthavnsmuligheder, mulighed for fortsat anvendelse af Kastrup til rutetraffic i hvert fald til og med år 2000 og dermed udskydelse i 15 år af hovedinvesteringerne i eventuelle andre lufthavnsløsninger, Saltholm, eller hvad det nu måtte blive, deri indbefattet investering i ekstra tunnelkapacitet, som det ville være blevet, hvis det var Kastrup; rentebesparelsen heraf alene vil være i størrelsesordenen 8-10 mia kr. Ydermere forlængelse af afskrivningsperioden for nye investeringer i Kastrup fra 7-12 år ud til 15-25 år i stedet og yderligere opretholdelse af et acceptabelt serviceniveau i hele perioden.

Med henblik på støjniveauet, som jo har været et stort problem, vil jeg gerne lige sige, at med de nye tværvindskriterier, vi nu arbejder med i Kastrup, hvor man har sat tværvindsniveauet op fra 15 knob til 20 knob, har man nedbragt brugen af den kritiske bane 12.30 fra ca. 10 pct. om året i tid til 3 pct. om året. Da en forholdsvis billig flytning af bane 12.30 og bygning af en parallelbane vil medføre yderligere en reduktion af støjniveauet i nordvestzonen og en, skal vi kalde det, mindreerstatning for ekspropriation af de mest støjramte huse, må man i hvert fald i de næste 25 år anse Kastrup for en absolut antagelig løsning, ja, den bedst mulige, og jeg skal herfra opfordre trafikministeren til at medvirke til at fjerne usikkerheden på Amager og, jeg siger det endnu en gang, få begravet dette monstrum af en lufthavn på Saltholm, som aldrig bliver til noget.

**Glistrup (FP):**

Det er med iskoldt overlæg, at de socialdemokratiske sårdoctorer har fået lagt denne behandling til rette således, at det unægtelig er blevet en særdeles tam affære. Det hænger jo ganske simpelt sammen med, at man har fået det ordnet på den måde, at det går via redegørelsesfaconen, således at man sætter folketinget ud af spillet, idet det ikke kan tage en beslutning under denne forhandling, fordi vi har dette ulykkelige „ikke“ i slutningen af forretningsordenens § 19. Og med den socialdemokratiske-victori-anske opfattelse af, hvad der er værre end døden, er det jo særdeles fornuftigt, at man vil undgå at vise, at der kan være forskellige meninger inden for den socialdemokratiske gruppe.

Men det kan ikke være afgørende for folketinget. Det afgørende er, at det, vi foretager os nu, er en topmålt uforskammethed over for Sverige. Forholdet er det, at Danmark og Sverige har indgået en aftale, som efter sit klare indhold går ud på, at sagen skal forelægges for henholdsvis den svenske rigsdag og det danske folketing. Regeringerne har, som det har været deres pligt, sørget for, at sagerne er kommet på bordet i begge parlamenter. Som det fremgår af ministerens redegørelse, har den svenske rigsdag i december måned 1973 besluttet at vedstå, ratificere, aftalerne. Hermed er det aldeles klart, at Sverige er bundet, og nu er det bare et problem for Sverige og den svenske befolkning at få at vide, hvornår Danmark kan bevæge sig til enten at forkaste aftalerne — så er Sverige ikke bundet mere — eller at sige ja, og så er aftalerne endeligt i orden.

I dette forhold gør det selvfølgelig ikke nogen som helst forskel, hvad den svenske partikammerat Norling mundtligt måtte have sagt til trafikministeren i dette land. Sverige står i dag i den situation, at Sverige er juridisk bundet, indtil Danmark kan komme med en erklæring.

Det er med bestyrtelse, jeg har hørt både hr. Enggaard og hr. Bilgrav-Nielsen i dag fra denne talerstol udtale sig ud fra den forudsætning, at fordi der er faldet nogle mundtlige ord fra Norling til trafikministeren i Danmark, skulle man deraf kunne slutte, at sagen ikke er eksisterende i Sverige.

Selvfølgelig er Sverige i øjeblikket juridisk bundet af denne aftale, og selvfølgelig har den danske trafikminister heller ikke oplyst noget om, hvorvidt denne udtalelse fra hr. Norling i Sverige skulle være kommet på et tidspunkt, hvor hr. Norling var klar over, at sagen ville blive fastholdt i det danske folketting, således som den er blevet, den dag hr. Glensgård fastholdt, at sagen skal behandles. Derfor står vi i den situation, at vi skylder Sverige en besked, og vi må derfor se at komme frem til at afgøre, hvilken stilling der skal tages.

Vi har så hørt, at man vil bruge denne bestemmelse i forretningsordenen fra den nationale katastrofesituation under besættelsen, hvor der er fremmede magter i landet, til at den grund at udelukke folketinget fra at tage beslutning. Men vi må gøre det over for Sverige. Vi må også gøre det over for Danmark i øvrigt. Vi må gøre det, for at vi kan få at vide, om vi har penge til en ny Alsbro, til en ny Størstrømsbro, og hvad der ellers kan være tale om. Vi må gøre det for ikke at få planlægningsvirvaret i hovedstadsområdet til at gå videre.

Det er det virkelig centrale, som burde have været afklaret, og hvor vi ikke burde have haft denne tamme debat, som skyldes, at man af partimæssige grunde fra ét parti her i salen har fundet det praktisk at se at få hindret folketinget i at tage en beslutning, som er så vigtig både af hensyn til vore internationale forpligtelser og af andre grunde.

En anden ting, som man er krøbet uden om under debatten i dag, var det spørgsmål, som hr. Kampmann stillede i sit første indlæg, nemlig hvorvidt ministeren var enig i den socialdemokratiske opfattelse, at der, når man nu her puttede tingene i mølposen, måtte være midler til en overlevelsesplan, en udbygning i fornødent omfang af Kastrup lufthavn. Ifølge bladet fra trafikministerens valgkreds, Amager Bladet, fra i fredags har trafikministeren lovet i et møde i Dragør sidste mandag, at der ikke skal eksproprieres én meter jord til lufthavnsudvidelser i ventetiden. Er det korrekt gengivet? Er det ministerens opfattelse? Eller er opfattelsen den, som jeg forstod på hr. Kampmanns indlæg, at man vil sørge for en mulighed for overlevelsesplan for Kastrup? Det vil jeg gerne have at vide af ministeren.

**Formanden:**

Jeg ser helst, at man omtaler Sveriges ministre enten ved deres stilling eller ved hr., og ikke som partikammerater.

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):**

Der er da i hvert fald nogen her i det høje ting, der vil have vanskelighed ved at omtale de svenske ministre som partikammerater.

Så skal jeg kun til hr. Bilgrav-Nielsen sige, at det er da klart, at når resultatet af undersøgelserne foreligger i en betænkning, eller i hvilken form det kommer ud, vil det for det første blive sendt til alle medlemmer af tinget, og der vil formentlig være en eller anden form for debat i trafikudvalget eller andre steder, inden man overhovedet går videre om, hvad man vil, for vi må jo først vide, hvad der lægges op til; der er ikke noget problem i at give bekræftende svar på det.

Dernæst skal jeg sige til hr. Hølge, at så vidt jeg ved, foreligger der allerede dette, at man i adskillige tilfælde bevæger sig ind på svensk territorium, også når man lægger an til landing i Kastrup. Jeg har en fornemmelse af, at man går ud og går vejen rundt. Det kan vel afhænge lidt af, hvor man kommer fra, men jeg tror ikke, der er mange steder, hvor man ikke kommer over fremmed territorium, når man lægger an til landing, det er jo bl. a. nogle af de problemer, der har været løst i de aftaler, der nu er taget af bordet, dér var man nået frem til enighed om, hvordan dette skulle foregå.

Angående forslaget om en lufthavn, som man kunne lave for godt 1 mia kr., vil jeg gerne sige, at det jo bl. a. også indebar, at man skulle udsætte Saltholm eller noget andet, men man udelukkede ikke, at Saltholm var den bedste løsning; derfor synes jeg ikke, man skal sige én gang for alle, for alle betyder nemlig for altid, det betyder, at den mulighed ikke eksisterer.

Det, der skal tages stilling til nu i de undersøgelser, der kommer, er, om den har nogen aktualitet i den givne situation, eller om man bare skal sige, at det har den ikke, og så må senere generationer tage stilling til, hvad de vil, om de synes, det er nødvendigt eller ikke nødvendigt.

Så skal jeg blot sige om støjrproblemet, at der er jo en miljøstyrelse, der har anerkendt, at støjrproblemet er blevet mindre omkring Kastrup lufthavn. Det er ikke alle beboere derude, der har den opfattelse, men miljøstyrelsen har under alle omstændigheder sagt, at det ville være uacceptabelt, hvis man i det lange løb fastholdt en lufthavn dér; derfor vil det betyde, at gør man det, kommer der altså en række ekspropriationer til den tid, en række andre ting, som det er nødvendigt at tage hensyn til.

Så skal jeg kun sige til hr. Glistrup, at den svenske rigsdag skal ikke ratificere; den har givet tilladelse til den svenske regering til at ratificere disse forslag. Det vil den svenske regering ikke, og det kan den gøre ganske klart, den er ikke bundet af den svenske rigsdag til det, fordi den svenske regering selvfølgelig ikke vil gøre det, i det øjeblik den ikke har noget at ratificere over for, når vi har tilbagekaldt forslagene fra den danske regerings side; der er altså ingen problemer i det. Jeg vil også gerne gøre opmærksom på, at jeg selvfølgelig, bortset fra den enkelte udtalelse, som hr. Norling kom med i forbindelse med vores pressekonference, har været i forbindelse med den svenske minister senere og fået klart bekræftet, at det forholder sig, som jeg her siger, at forslagene er bortfaldet både i den svenske rigsdag og i det danske folketing.

I anledning af bemærkningen om, at det var en topmålt uforskammethed over for Sverige, vil jeg gerne sige, at den danske statsminister og jeg, som har ført forhandlingerne, har ikke det indtryk, at den svenske regering opfatter udfaldet af denne redegørelse som en topmålt uforskammethed.

**Glensgård (FP):**

Jeg vil kun ganske kort til trafikministeren sige, at det er da glædeligt, at den socialdemokratiske gruppe og regeringen har opdaget, at der har været en energikrise. Så sagde ministeren, at det viste sig bl. a. i respekt for folketinget ved at lægge op til en nyvurdering. Havde trafikministeren haft respekt for folketinget, havde trafikministeren haft respekt for det danske folk, var der ikke lagt op til denne redegørelsesdebat, men derimod til en stillingtagen for eller imod dette kæmpeprojekt.

**Lowzow (KF):**

Det er blot den sidste bemærkning fra hr. Glistrup til trafikministeren, jeg godt ville have en lille uddybning af. Der blev talt om, at der ikke skulle eksproprieres én meter jord til Kastrup lufthavn. Forudsætningen for, at vi har accepteret disse 2 år og den forhandling, der skal til, er selvfølgelig, at man i den tid gør det, der er nødvendigt, hvilket kan betyde en udvidelse af Kastrup visse steder, foretager den inden for de 2 år, så man ikke bremser en udvikling, som kan være nødvendig bagefter for en overlevelse i Kastrup, ligesom man er indforstået med, at der selvfølgelig ikke må ske byggeri eller andet, der kan forhindre, at en plan, der bliver nødvendig for udførelse af en forbliven i Kastrup, kan gennemføres bagefter.

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiassen):**

Undskyld, at jeg ikke fik svaret på spørgsmålet før. Det er rigtigt, at jeg har sagt, at i de 2 års ventetid er der intet grundlag for at ekspropriere. Det, jeg også har sagt, er, at den nødvendige overlevelsesplan i Kastrup for de 2 år selvfølgelig skal gennemføres, altså, som jeg sagde før, at banerne skal repareres, holdes i orden, at der kan være nødvendige terminalanlæg, catering og en række af de andre ting, som skal til for at få Kastrup lufthavn til at fungere. Men at foretage store investeringer i Kastrup lufthavn og begynde at udvide ved at ekspropriere i det omliggende område, ville efter min opfattelse ikke være særlig klogt, før man har en klar viden om udfaldet af undersøgelserne.

(Kort bemærkning).

**Glistrup (FP):**

Når den svenske rigsdag har vedtaget at godkende disse aftaler, så er den svenske regering selvfølgelig forpligtet til at følge, hvad rigsdagen har vedtaget, og det fremgik jo også af trafikministerens indlæg, at den svenske trafikministers reaktion derefter er: ja men hvis vi nu ikke har nogen at ratificere over for — men det ved man jo først, når sagen er blevet færdigbehandlet her i det danske folketing. Og dér er det mit indtryk af ministerens bemærkninger, at den svenske trafikminister har udtalt sig på den basis, at han tror, sagen er faldet væk i

Danmark. Men det er jo simpelt hen en forkert forudsætning, den svenske trafikminister så har gjort sig: sagen eksisterer i Danmark i bedste velgående, ikke i regeringens regie, regeringen har for længst overgivet den til folketinget, det er folketinget, der i øjeblikket har den sag til behandling, og det er kun folketinget, der kan vise, hvorvidt den stadig eksisterer i Danmark. Derfor er selv efter trafikministerens egen redegørelse minister Norlings udtalelse fra Sverige baseret på en fejloplattelse, en fejlorientering, hvis han tror, sagen ikke eksisterer i Danmark mere, at den er taget af bordet, som trafikministeren sagde. Det er den ikke, den ligger på bordet, på folketingets bord.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Kommunaludvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af lov om kommunernes styrelse. Eksemplarer vil blive omdelt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

*Udv. f. forretningsordenen (2/5 75):*

Udtræder: Glistrup

Nyt medl.: Wamberg.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 6. maj kl. 10 med følgende dagsorden:

1) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om teatervirksomhed.

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af konkursloven, tvangsakkordloven, lov om aktieselskaber, lov om anpartsselskaber, lov om forsikringsaftaler og borgerlig strafelov. (Betalingsstandsning m. v.).

3) *Første behandling af:*

Forslag til sønæringslov.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse.

[Formanden.]

- 5) *Første behandling af:*  
Forslag til lov om ændring af lov om Danmarks erhvervsfond.
- 6) *Første behandling af:*  
Forslag til folketingsbeslutning om etablering af en central konsulentordning for byggehåndværket og den mindre industri [af Ingomar Petersen m. fl.].
- 7) *Første behandling af:*  
Forslag til folketingsbeslutning om begrænsning af importen af større personbiler [af Sigsgaard og Steen Folke].
- 8) *Første behandling af:*  
Forslag til lov om statsgaranti for driftslån til ejere af fiskerfartøjer.

9) *Valg af 4 medlemmer til landsskatteretten for tiden 1. april 1975-31. marts 1976.*

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviser formanden til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 16.13.

---