

[Formanden.]

gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om luftfart.*

(Lovforslag nr. 125. Fremsat 12/12 75).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Normann Andersen (S):**

Lovforslag nr. 125 er som sagt et forslag om ændring af lov om luftfart. Man kan vel egentlig godt betragte forslaget som en art ajourføring af den eksisterende lov.

Siden denne lovs tilblivelse i 1960 er antallet af det, vi betegner som mindre fly, steget i betydelig grad. Det har selvsagt medført, at også antallet af flyvepladser er steget. Det er klart, at en sådan stigning, både når det drejer sig om selve flyvningen og anlæggelse af flyvepladser, har medført visse problemstillinger.

Først kan nævnes støjen ved start og landing, der kan virke ret så generende, især for de nærmeste omkringboende. Dernæst den ret kraftige beslaglæggelse af de arealer, der medgår til en flyveplads, arealer, der måske burde have været anvendt til andre formål. Endvidere kan man fastslå, at et ikke ringe antal flyvepladser er oprettet uden egentlig anden kontrol end sikring af selve luftfartens sikkerhed og derfor ikke er afpasset efter de på jorden værende forhold.

For at rette på disse og andre ikke omtalte gener, der er opstået gennem årene siden 1960, foreslår man derfor at ophæve sondringen imellem offentlige og private flyvepladser, så man ikke som hidtil efter den gældende lov kan anlægge en privat flyveplads uden egentlig kontrol fra luftfartsmyndighedernes side. Derved opnår man, at fremtidige flyvepladser eller udvidelse af eksisterende pladser, eventuelt flytning af pladser, indpasses i områdernes øvrige planlægning, ligesom pladsernes placering bliver af en beskaffenhed, der findes forenelig med det almene vel, som der står i ministerens fremsættelse.

Ved at gennemføre dette er man også nærmere miljøbeskyttelsesloven af 1. okto-

ber 1974. Det vil jeg gerne have at man bider særlig mærke i, fordi det kun kan hilses med tilfredshed, vel ikke mindst af de mennesker, der ellers ville blive generet af en nærliggende eller overflødig placeret flyveplads.

Når jeg nu nævner ordet „overflødig“, så må jeg hellere tilføje, at det vil blive vanskeligere fremover at etablere helt nye flyvepladser, da det efter foretagne undersøgelser har vist sig, at flyvepladsbehovet i hvert fald for øjeblikket stort set er dækket ind. Ministeriet agter derfor foreløbig at være ret restriktivt i sine afgørelser om nye etableringer, medmindre da de lokale myndigheder fremsender meget velmotiverede ansøgninger.

Med hensyn til lovens kap. 9, der drejer sig om forhøjelse af grænsen for luftbefordrernes ansvar i tilfælde af skader, er dette efter min opfattelse kun en naturlig ændring i forhold til den almindelige økonomiske udvikling. Vedrørende dette spørgsmål, som jeg i øvrigt ikke skal komme nærmere ind på her, vil jeg gøre opmærksom på, at vi følger de øvrige nordiske lande, indtil mån på internationalt plan bliver enig om en mere ensartet form.

Ud fra disse betragtninger kan jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse.

**Ivar Hansen (V):**

Hvad angår det fremsatte lovforslag om ændring af luftfartsloven, henvises der jo til kap. 6 og til kap. 9.

Det fremgår af ministerens fremsættelse, at man ønsker den frie adgang til udvidelse eller anlæg af private lufthavne bragt til ophør. I øvrigt mener ministeren at vide, at behovet for flyvepladser i Danmark er dækket. Det understreges, at man herefter må skønne, at den fremtidige administration af luftfartsloven på dette område vil være ret så restriktiv.

Jeg kan egentlig godt give ministeren ret i, at hvad angår dækning af dansk område med offentlige lufthavne, har vi nok en ganske god dækning. Jeg vil dog godt stille mig tvivlende over for, hvorvidt det er rimeligt at lade trafikministeriet og luftfartsdirektoratet skønne over og have det egentlige skøn over, hvorvidt vores behov for private lufthavne også i fremtiden vil være

[Ivar Hansen.]

dækket. Men jeg vil godt stille et spørgsmålstegn ved, hvorvidt der i dag i virkeligheden er fri adgang til anlæg af private lufthavne. Der kræves dog tilladelse efter såvel by- og landzoneloven som miljøbeskyttelsesloven.

Jeg vil i øvrigt gerne sige til ministeren, at jeg læser de nugældende bestemmelser i luftfartsloven således, at ministeren har en mulighed efter de nugældende bestemmelser for at fastsætte såvel driftsbestemmelser som anlægsbestemmelser for de private lufthavne, men at denne mulighed blot ikke har været udnyttet, hvad angår de private flyvepladser uden for militære og offentlige flyvepladser trafik- og sikkerhedszoner.

Ministerens ønsker indført et bevillingssystem for anlæg og drift. Man ønsker en registrering af nuværende flyvepladser. Man ønsker indført krav om statistiske oplysninger m. v., og man ønsker de regionale myndigheder draget ind i samarbejdet i så henseende. Ministeren skriver i bemærkningerne, at man må forudse, at det koster administration, man må forudse ansat 2-3 medarbejdere mere i luftfartsdirektoratet. Jeg vil gerne spørge ministeren, om ikke man undervurderer de administrative konsekvenser af den foreslåede lovgivning. Jeg tror det.

Det fremgår i øvrigt, at lovforslaget bygger på resultatet af et udvalgsarbejde. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren, om dette udvalg var enig i sin indstilling. Jeg vil endvidere gerne spørge, om det ikke var muligt at løse problemerne ved en bekendtgørelse, som var mindre restriktiv og krævede en mindre administration.

Jeg kan sige, at vi naturligvis er parat til positivt at overveje enhver ændring, som måtte være begrundet i sikkerhedshensyn. Men jeg forstår, at forslaget først og fremmest er begrundet med hensyn til miljø- og arealmæssige ressourcer, og her vil jeg gerne sige til ministeren, at vi vil søge en yderligere opklaring i trafikudvalget, før vi meddeler vores endelige stilling til de foreslåede ændringer i lovens kapitel 6.

Hvad angår lovens kapitel 9, hvor der foreslås en forhøjelse af ansvarsgrænsen for personbefordring til 375.000 kr., kunne der siges en hel del, men jeg skal indskrænke

mig til at fremføre, at det ønsker vi gennemført snarest.

Jeg skal sluttelig sige til ministeren, at hvis overvejelserne i trafikudvalget angående første del af lovforslaget skulle trække ud — hvad jeg ikke ville anse for usandsynligt — vil jeg bede ministeren overveje at søge gennemført en forhøjelse af ansvarsgrænsen særskilt.

**Glensgård (FP):**

Lovforslaget, som vi har til behandling i dag, er opdelt i to hovedafsnit. Sidste afsnit af lovforslaget vil fremskridtspartiet varmt støtte, da det kun er en naturlig regulering af de økonomiske størrelser. Vi beklager selvfølgelig også, som ministeren har gjort, at man ikke har kunnet finde sammen på internationalt plan om fælles retningslinjer.

Ser man derimod på lovforslagets første del, kan vi ikke tilsige ministeren den samme støtte. Ministeren skriver i sine bemærkninger, at loven vil blive administreret meget restriktivt, og ministeren skriver samtidig, at den væsentligste betydning af det foreliggende forslag er, at den frie adgang til anlæg eller udvidelse af private flyvepladser vil blive bragt til ophør. Fremskridtspartiet ser ikke med milde øjne på, at ministeren nu vil forsøge ved hjælp af restriktioner at forhindre privat initiativ. Der foreligger efter min opfattelse på nuværende tidspunkt ikke problemer med hensyn til de private lufthavne, og jeg ser derfor ministerens forslag udelukkende som et forsøg på at fortsætte de principper, som ministerens parti gennem de sidste 20-25 år har stået for, nemlig principper om: jo mere planlægning, jo mere statsstyring, jo bedre går det — set med socialistiske øjne. Af disse bemærkninger er det fremgået, at vi ikke kan støtte denne del af forslaget.

Jeg vil gerne til slut påpege over for ministeren, som det er sket et par gange før, at det er ret uheldigt, at vi blander to vidt forskellige forslag sammen. Hvis vi ønsker sidste del, må vi tage første del, dvs. ønsker vi Vorherre, må vi også tage Fanden med. Jeg vil bede ministeren skille denne lovgivning ad. Jeg er godt klar over, at ministeren formentlig ikke er indstillet på det, men hvis, som venstres ordfører sagde, der

**[Glensgård.]**

tegner sig et flertal for denne adskillelse, vil jeg gerne høre ministeren, om han er indstillet på dette.

Fremskridtspartiet vil i det kommende udvalgsarbejde indgå i en debat om forslaget, og vi vil stille en hel del spørgsmål om førstedelen, hvorimod vi som nævnt gerne så andendelen gennemført hurtigt.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

I den radikale gruppe er vi enige om det hovedsigte, som synes at være ministerens med dette lovforslag. Jeg tror, ministeren har meget ret i, at vi er nødt til at have en stærkere styring med hensyn til anlæggelse af disse private flyvepladser. Vi har haft en meget stærk vækst i antallet af private fly, og jeg tror ikke, vi kan fortsætte dette, uden at vi også bliver nødt til at gå ind i en godkendelse af de pladser, hvorfra der skal flyves. Jeg vil dog gerne, som andre har været inde på det, stille det spørgsmål, hvorvidt vi allerede i øjeblikket har muligheder for at føre en sådan kontrol over for privatflyvningen, som vi jo af sikkerhedsmæssige årsager er nødt til at føre. I gældende lovgivning — navnlig i lovene om regionplanlægning og kommuneplanlægning og miljøloven — har vi jo visse muligheder. Det er et spørgsmål, som vi må klare op under udvalgsarbejdet.

Hovedsigtet med lovforslaget er vi enige i. Et andet spørgsmål, der også må underkastes en vurdering, er, hvorvidt de eventuelle nye bestemmelser, der kommer ud af dette lovforslag, skal have konsekvenser for dem, der allerede har etableret sig under gældende regler. Det er jo altid en betænkelig sag at gennemføre noget, der minder om tilbagevirkende kraft, men også det problem anser jeg for at være et mindre i sammenhængen. Hovedsigtet er vi enige i.

**Lowzow (KF):**

Må jeg for ikke at glemme det sige, at den sidste del af forslaget er vi meget enige i. Vi mener ligesom andre, at det måske nok burde have været skilt ud, så vi kunne have taget det til selvstændig afstemning og gjort det færdig for sig selv.

Den første del af forslaget ligger det helt anderledes med. Jeg må begynde med at sige, at jeg undrer mig over, at ministeren

fremsetter dette lovforslag, uden at ordførerne af sig selv får tilstillet rapporten „Flyvepladser for den mindre flyvning. Betænkning afgivet den 15. oktober 1975 af et udvalg nedsat af ministeren for offentlige arbejder“. Jeg finder det meget mærkeligt, at man selv skal gå igennem administrationen og finde frem til denne rapport, som er et meget, meget vigtigt dokument i forbindelse med alle disse betragtninger, og hvor der ligger mindretalsudtalelser, som må være en helt integreret del af den beslutningsproces, vi skal tage del i her. Jeg formoder, at ministeren i detaljer er bekendt med denne rapport, da den er fra 15. oktober, og derfor vil jeg godt spørge om, hvad ministeren har at sige til mindretalsudtalelsen i denne betænkning. Den er jo skarp og konkret i sin formulering, så derfor har det interesse, om ministeren er villig til at ændre sit forslag hen i nærheden af mindretalsudtalelsen. For hvis vi kommer derhen, så kan vi begynde at tale, måske, om at arbejde os frem til noget.

Det, der har været mest karakteristisk i de senere år i den officielle stilling over for den mindre flyvning, er en idiotisk, restriktiv politik herhjemme, der ikke har haft noget formål, set i relation til den flyvning, der eksisterer i Danmark i forhold til andre lande. Hvis man har noget kendskab til den trafik, der foregår i de lande, der virkelig har privatflyvning, hvor det er billigere at komme til privatfly, og hvor man kan benytte det, så ved man, at meget større trafikkoncentrationer, meget mere aktivitet i luften giver ingen som helst problemer, heller ikke på jorden.

Derfor må vi sige, at når man skal have en lovgivning som denne, så må man tage det fornuftigt og samtidig skele til, om vi ikke har lovgivning, der i det store og hele dækker, hvad der kan genere almenheden og almenvællet. Vi har jo selv stemt for såvel miljøloven som den nye kommuneplanlægningslov, og vi har alle regionalplaner, som i virkeligheden fuldt kan styre det, vi arbejder med i dag.

Derfor må vores stilling, når vi skal arbejde med spørgsmålet i udvalget, være den, at vi kræver en meget dybtgående undersøgelse af, om det er nødvendigt, og i hvilken udstrækning det er nødvendigt, at lave denne lovgivning. Om lovgivningen totalt,

[Lowzow.]

som den er fremlagt her, må vi sige: den kan vi ikke tilslutte os. Vi tror, der bliver for megen administration, mere end der ligger i ministerens tanker og i bemærkningerne til lovforslaget, og vi må også sige, at det bliver nok en langvarig udvalgsbehandling, så jeg vil mene, at det er meget tvivlsomt, om man virkelig kan få lovforslaget færdig i den tid, vi har til rådighed i dette udvalg.

Jeg kan i øvrigt heller ikke se, at det er en lovgivning, der har det helt store hastværk med at blive færdig. Vi vil selvfølgelig gå ind for, at der skal være en styring med hensyn til de større lufthavne i Danmark, men som sagt er det mest vigtige for mig ministerens indstilling til mindretalsudtalelserne i den rapport, som omhandler dette spørgsmål. Det vil være meget afgørende for vores indstilling til lovforslaget.

**Kurt Brauer (SF):**

Hvis man havde tænkt sig at lave en lufthavn i baghaven derhjemme, så er det altså med at komme ud af starthullerne nu, for hvis ministeren får sin vilje, så holder anarkiet snart op på dette felt. Det synes jeg er klogt. Man må have lov til at lave regler, som gør det muligt at få at vide, hvor der lander flyvemaskiner hertilands, og man må også have lov til — selv om der kan komme beskyldninger frem om lovgivning med tilbagevirkende kraft — at lave regler, der holder os på et rimeligt sikkerhedsniveau. Det forekommer mig helt fantastisk at erfare, at der ikke er nogen i Danmark, der ved, hvor mange flyvepladser vi har, men det er faktisk retstilstanden i dag. Af bemærkningerne fremgår det, at det ved man ikke. Jeg tror, trafikministeren vil kunne oplyse os om, præcis hvor mange km cykelsti, hvor mange km vigespor, hvor mange trinbrætter der findes. For de øvrige trafikformers vedkommende kender man hver eneste detalje, men når det drejer sig om flyvepladser, så aner vi faktisk ikke rigtig, hvor mange af dem der er. Det er da tilstande, vi ikke kan opretholde. Jeg er altså principielt tilhænger af ministerens forslag.

Også med hensyn til det lille stykke udenrigspolitik, som indeholdes i den anden del af ministerens lovforslag, nemlig vedrørende forhøjelsen af ansvarsgrænsen, kan ministe-

ren regne med socialistisk folkepartis støtte under udvalgsarbejdet.

**Svend Erik Sørensen (KrF):**

Det er den enorme udvikling inden for luftfarten, der har motiveret dette lovforslag. En meget stor del af denne udvikling, specielt når det gælder anlæg af flyvepladser, skyldes, hvad vi kan kalde privat initiativ, og det må i høj grad værdsættes, at der var nogle, der gik foran med friske initiativer.

Vi vil nødig være med til at skade privatflyvningen eller begrænse den mere end højest nødvendigt, da den jo har betydning for mange andre end dem, der ejer og benytter flyene.

Derfor mener vi, det er nødvendigt med en helt klar definition af begrebet flyveplads. Vi mener ikke, at private flyvepladser, der har under f. eks. 10 starter og landinger dagligt, behøver at blive underkastet andre restriktioner end dem, sikkerhedsbestemmelserne og hensynet til det almene vel foreskriver, sådan som også mindretallet i betænkningen af 15. oktober 1975 foreslår det.

Med den udvikling, der fortsat må regnes med inden for luftfarten, er det efter vores mening helt nødvendigt med en overordnet trafikpolitik, sådan som dette lovforslag er udtryk for det. Vi er derfor enige med trafikministeren i lovforslagets intention. Men vi er også kritiske på visse punkter, og vi forudser som andre ordførere en langvarig udvalgsbehandling. Selv om det går hurtigt inden for luftfarten, så behøver det ikke at gå så hurtigt, at vi laver noget forkert her, og derfor må vi, selv om vi har en positiv indstilling, forbeholde os vores endelige stillingtagen.

**Fuglsang (DKP):**

Kommunisterne er positive over for forslaget. Vi er det med hensyn til sikkerheden, og vi er det ikke mindre med hensyn til de arealmæssige, miljømæssige og regionalplanmæssige konsekvenser, som man er nødt til at tage.

Jeg vil gerne sige, at jeg forstår faktisk ikke den paniske angst, man giver udtryk for, så snart man nærmer sig noget, der bare ligner kontrol eller planlægning. Det er jo

[Fuglsang.]

noget, man er nødt til på alle områder i samfundslivet, det er noget, selv de store private selskaber gør, når de prøver at planlægge den fremtidige udvikling på grundlag af prognoser. Også de ved, at fuldkommen hovedløs og kaotisk udvikling ikke går i længden. Derfor må jeg sige, at på mig virker det ganske antikveret med denne angst for alt, hvad der ligner kontrol og planlægning, som kommer til udtryk, hver gang man nærmer sig disse begreber.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Ved denne lejlighed må jeg jo takke ordførerne for den lidt blandede modtagelse af forslaget. Men jeg har da taget de fremkomne bemærkninger som udtryk for en stor interesse for disse problemer. Det er rigtigt, at det er problemer af en meget kompliceret karakter, og jeg forstår godt, at nogle af ordførerne har fundet usikkerhedsmomenter og tvivlsspørgsmål, som de ønsker nærmere klarlagt. Jeg håber, de kan blive det under udvalgsbehandlingen. Jeg vil da gerne tilsige min fulde støtte hertil i form af yderligere oplysninger og besvarelser, som udvalget måtte ønske.

Jeg ved ikke, hvordan det ligger rent praktisk med at dele forslaget, men jeg er da altid villig til at lytte til et flertal i trafikudvalget.

Jeg er blevet spurgt om et par enkelte ting, bl. a. om min stilling til den rapport, der kom den 15. oktober. Jeg vil gerne sige, at der har absolut ikke været noget forsøg på at forholde nogen den. Hr. Lowzow kunne have fået den bare ved at sige det til mig her, så skulle jeg have sendt ham den direkte pr. bud. Den slags problemer skal ikke skille os ad, at man får adgang til materialet. Det håber jeg da kan ordnes en anden gang ved direkte forhandling.

I det udvalg, der sad og arbejdede med problemerne, gik luftfartsdirektoratet og almenflyvningens organisationer ind for, at man i en bekendtgørelse med hjemmel i den gældende § 59 skulle kræve tilladelse til private pladser, der af ejeren stilledes til rådighed for en ubestemt kreds af personer, mens andre pladser fortsat frit skulle kunne anlægges og blot anmeldes til luftfartsmyndig-

hederne, såfremt antallet af starter og landinger oversteg 10 på en enkelt dag. Udvalgets flertal fandt imidlertid, at dette forslag ikke ville være tilstrækkeligt til at sikre imod en fortsat ukontrolleret udvikling af private flyvepladser, men at man måtte foretrække et system, der byggede på tilladelsespligt for alle flyvepladser, idet man kun derved kunne få den oversigt, der krævedes for at inddrage flyvepladsproblemerne i region- og kommuneplanlægningen, samt de styringsmuligheder, der er nødvendige for at fremme en koncentration af flyveaktiviteterne på færre flyvepladser. En sådan koncentration, der dog ikke tænkes gennemført ved nedlæggelse af eksisterende private pladser, vil være af stor betydning for planlægningen vedrørende forbruget af arealressourcer og anlæg af rekreative områder og flere andre ting. Jeg mener derfor, at det er noget, der meget nøje bør overvejes.

Jeg vil gerne sige til hr. Glensgård, at dette er ikke noget forsøg på socialisme; det er et forsøg på en trafikregulering, det er en regulering af trafikforholdene, nøjagtig som vi gør det på vore gader og veje og stræder. Det er et forsøg på at tage højde for, at der kommer en stadig videreudvikling af lufttrafikken. Derfor må vi lave trafikregler, inden udviklingen kommer, i stedet for at lave dem bagefter, hvad der viser sig altid at være temmelig besværligt. Andet ligger der ikke i det. Det er et rent sagligt forslag. Det er måske et fornuftigt eller et ufornuftigt forslag, det må man naturligvis bedømme efter temperament, men det er i hvert fald et forsøg på en fornuftig planlægning, en fornuftig regulering af trafikforholdene i Danmark.

Jeg skal glæde mig over tilslutningen til lovforslagets sidste del, der drejer sig om at forhøje ansvarsgrænsen for danske luftfartsforetagender, og skal kun gøre den bemærkning, at selv om der ikke er almindelig enighed i Vesteuropa om, at den nuværende ansvarsgrænse er for lav, så må vi altså gennemføre vores eget løb, og jeg er tilfreds med, at flertallet i Folketinget er enigt heri.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero* [af Elsebeth Kock-Petersen m. fl.].

(Andre selvst. forslag nr. LI. Fremsat 18/12 75).

**Formanden:**

Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en bro over Store Bælt* [af Bilgrav-Nielsen m. fl.].

(Lovforslag nr. 133. Fremsat 18/12 75).

Forslagene sættes til forhandling.

**Formanden:**

Der er en smule uklarhed om taletiden. Fremskridtspartiet har bedt om en taletid på 20 minutter. Den samme ret må tilkomme alle andre ordførere, men jeg understreger, at det er en ret, og man må absolut ikke føle det som en pligt.

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

Vi står i den situation, at vi først og fremmest har den på forslag fra regeringen vedtagne lov fra 1973 om en kombineret vej- og togbro over Store Bælt. Vi har hr. Bilgrav-Nielsens lovforslag om en kombineret vej- og togtunnel under Store Bælt. Og vi har nu et forslag fra seks medlemmer af venstres gruppe, som foreslår, at man skal indstille hele planlægningen.

Det sidste forslag om at udskyde en stillingtagen til en Storebæltsforbindelse på ubestemt tid undrer mig lidt. I bemærkningerne til forslaget siger man, at grundlaget for beslutningen om denne forbindelse ikke er overbevisende. Man tilføjer, at de sidste par års økonomiske og trafikmæssige udvikling har påvirket problemstillingen omkring trafikpolitikken og investeringerne på dette

område. Det er jo rigtigt, og det var vel også derfor, den daværende venstre regering satte de supplerende undersøgelser i gang, hvis resultater forelå i august sidste år. Det fremgik imidlertid ganske klart af denne undersøgelse, at selv om man regnede med en langt mindre trafik, end man troede på, da folketinget i 1973 vedtog den gældende lov om Storebæltsbroen, så ville der fortsat være tale om en klart rentabel investering. Forslagsstillerne har da heller ikke efter regeringens opfattelse på nogen måde dokumenteret, endsiges sandsynliggjort deres påstand.

Jeg har med interesse læst den redegørelse, som hr. Guldberg fremkom med i Berlingske Tidende forleden. Jeg skal ikke her kommentere hans synspunkter i almindelighed, men blot fremhæve en enkelt ting, som er meget slående. Hr. Guldberg lægger meget stor vægt på HH-forbindelsen. Det er vi, som det fremgik af debatten om det radikale forslag forleden, mange der gør, men i modsætning til os andre, så tror hr. Guldberg og hans meningsfæller åbenbart på, at man kan løse de påtrængende problemer for den internationale jernbanetraffic, som foreligger, ved bare at forbinde Sjælland med Skåne. Så skal man altså stadig væk sejle over Store Bælt eller Østersøen. Det er mig ubegribeligt, at nogen et øjeblik kan tro på, at man fra svensk side vil have interesse i en sådan blindtarm. Da vi i 1973 traf aftale med svenskerne bl. a. om HH-forbindelsen, så var det en helt klar forudsætning fra svensk side, at Danmark ved en Storebæltsbro skabte en fast forbindelse hele vejen til kontinentet. Der er ikke fjerneste grund til at tro, at man fra svensk side har ændret opfattelse på dette punkt, og hr. Guldbergs idé om den store internationale jernbane-forbindelse gennem Danmark svæver derfor fuldstændig i luften. Det kan selv han som tekniker ikke klare.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed yderligere kommentere uholdbarheden af det fremsatte forslag, men kun konstatere, at det er uacceptabelt for regeringen, og jeg kan ikke lade være med at hæfte mig ved, at det samme utvivlsomt er tilfældet for en del, måske en stor del af hr. Guldbergs gruppefæller.

Til forslaget fra medlemmer af det radikale venstre og kristeligt folkeparti om æn-