

[Finansministeren.]

veksles i Stockholm snarest muligt, og at overenskomsten træder i kraft ved denne udveksling.

Det er i protokollen, der er et tillæg til overenskomsten, bestemt, at de to stater under særlige omstændigheder vil kunne erstatte toldfritagelsesordningen med en tilbagebetalingsordning for tolden, men at de nærmere regler herom forudsætter nye forhandlinger mellem parterne.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til bemærkningerne til forslaget, herunder til de enkelte artikler i overenskomsten, skal jeg hermed anbefale forslaget til folketingets velvillige behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):**

Jeg skal tillade mig for det høje ting at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund og forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om luftrafik tjeneste m.m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm.

Blandt de mange problemer, som forelå, da regeringen tiltrådte, og som det har været nødvendigt for regeringen at underkaste ny vurdering og stillingtagen, er også de store trafikprojekter. Det vil i første række gælde projekterne i Øresundsområdet: lufthavnen og de faste forbindelser til Sverige, samt trafikforbindelserne mellem de danske hovedlandsdele: her først og fremmest Storebæltsforbindelsen.

Så sent som i juni måned sidste år afsluttedes en lang årrækkes undersøgelser og overvejelser med gennemførelsen af de to store anlægslove om den faste Storebæltsforbindelse og om lufthavnen på Saltholm. Samtidig indgik den daværende regering aftalerne med Sverige om de faste Øresundsforbindelser og om luftrumforholdene, og disse aftaler blev i efteråret forelagt folketinget til godkendelse med henblik på ratifikation omkring årsskiftet. Som følge af valgets udskrivelse nåede forslagene imidlertid ikke frem til behandling i tinget.

Nogen vil nu måske spørge, hvorfor regeringen har taget disse projekter op til for-

nyet vurdering, når folketinget netop kort forinden har vedtaget anlægslove herom, og spørgerne vil muligvis gå videre og spørge, om det kan være rimeligt, at sådanne store projekter, hvis projekterings- og anlægstid strækker sig over en halv snes år, skal tages op til omprøvning, hver gang der har været folketingsvalg eller regeringsskifte. Jeg forstår meget vel den tankegang, som et sådant spørgsmål er udtryk for, og jeg er ikke uenig i, at vankelmodighed og halvhjertethed i gennemførelsen af sådanne store og langvarige anlægsarbejder er næsten den værste fremgangsmåde, man kan bruge. Vi har jo desværre i årenes løb haft en del smertelige eksempler herpå.

Selv om jeg således i princippet har denne opfattelse, tror jeg dog, man vil medgive mig, at der kan tænkes at indtræde så helt afgørende ændringer i de forudsætninger, som har ligget til grund for anlægsbeslutningerne, at en omprøvning vil være rigtig, og da især når man kun står lige ved anlægsperiodens begyndelse som tilfældet er her. Jeg tror derfor, man vil kunne være enig i, at regeringen har taget sig tiden til yderligere overvejelser og forhandlinger.

Resultatet af disse overvejelser er for de dansk-svenske Øresundsftalers vedkommende blevet, at regeringen ønsker at fastholde aftalerne, og de forelægges derfor nu i dag på ny folketinget til godkendelse i uændret skikkelse.

Jeg skal om Øresundsprojekterne indledningsvis oplyse, at de to regeringsaftaler, siden de første gang blev forelagt her i tinget, er blevet godkendt af den svenske rigsdag midt i december med et meget stort flertal. Forudsætningen for, at man fra svensk side kan ratificere aftalerne er således til stede, og ved mine forhandlinger for nylig med min svenske kollega gav denne klart og utvetydigt udtryk for, at den svenske regering ønsker at fastholde aftalerne, og at disse fortsat må betragtes som en helhed.

I den danske regerings overvejelser har nu som før lufthavnproblemet været det centrale i Øresundssagen. Eiter regeringens opfattelse er der ikke med hensyn til bedømmelsen af Saltholmprojektet siden i sommer sket sådanne afgørende forskydninger i forudsætningerne, at der er grundlag for at opgive projektet eller — hvad der efter min opfattelse i praksis vil blive det samme —

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

udskyde det på ubestemt tid. Jeg skal ikke her i min fremsættelsestale gå hele argumentationen omkring projektet igennem, men blot fremdrage enkelte hovedtræk. Alle erindringer her, at et helt afgørende moment i sagen var de miljøproblemer på Amager, som er forbundet med lufthavnens fortsatte forbliven her. På dette område er der mig bekendt ikke sket nogen ændring af forholdene siden i sommer, som kan motivere, at vi i dag skulle se anderledes på det end dengang. Vi ved også, at jo længere vi udskyder flytningen til Saltholm, jo mere bliver det nødvendigt at investere i Kastrup. Jeg kan ikke se, at den forværring af vore akutte økonomiske problemer, som ubestrideligt er indtrådt siden i sommer, skulle gøre det mere fornuftigt end dengang at binde meget store beløb i en midlertidig udbygning i Kastrup ved blot at lægge Saltholmprojektet på is. Jeg foretrækker at gå den modsatte vej og se meget nøje på mulighederne for at spare på investeringerne i Kastrup nu og i de nærmeste år, og jeg skal senere komme med et par bemærkninger herom.

På baggrund af efterårets og vinterens begivenheder på energiområdet kunne man rejse det spørgsmål:

Bliver lufttrafikken i det hele taget så stor, som man hittid har troet? Og er der på denne baggrund overhovedet mening i at bygge en ny stor lufthavn?

Jeg vil hertil svare, at der er vel ingen, som i dag med sikkerhed tør udtale sig om den civile luftfarts fremtidige udvikling. De hidtidige prognoser for denne trafikgren forudsagde som bekendt en meget stærk vækst. Jeg tør for mit eget vedkommende ikke sige, at væksten langt frem i tiden — og det er jo det, det her drejer sig om — bliver fuldt så krattig, som man troede for et år siden. Hvis vi nu antager, at det skulle gå således, at vi også på længere sigt får en noget svagere vækst i lufttrafikken og måske aldrig når helt op på de trafiktal, man tidligere mente, hvilken betydning ville dette have for det projekt, vi her taler om? Såvidt jeg kan bedømme, ville det i givet fald først og fremmest kunne betyde, at det lufthavnsanlæg, der skal bygges på Saltholm, ikke behøvede at blive fuldt så stort som det, man hittid havde forestillet sig. Heri ser jeg ingen stor ulykke, og det understreger nød-

vendigheden af, at man, således som det også er forudsat, under hele projekterings- og anlægsfasen nøje følger udviklingen og stedse er parat til at foretage de nødvendige korrektioner. På kort sigt vil en eventuel afmatning af væksten i lufttrafikkens vækst betyde, at vi bedre kan klare os i Kastrup i overgangstiden uden de helt store nyanlæg — en situation, som jeg som nævnt ikke er så ked af, og som har givet mig anledning til at anmode om en fornyet gennemgang af de foreliggende planer for Kastrups udbygning med henblik på en begrænsning af disse. Et lovforslag for denne udbygning vil derfor tørst kunne fremkomme i løbet af foråret. Tidsplanen for Saltholmprojektet har reageringen på denne baggrund fundet det forsvarligt at forskyde 1 år i forhold til den oprindelige tidsplan, hvorved der også herigennem ydes et — omend mindre — bidrag til aflastning af statsfinanserne i den aktuelle og akutte situation. En sådan udskydelse af projektet med et år vil efter de forhandlinger, jeg har ført med den svenske trafikminister, ikke være utorenelig med Danmarks forpligtelser i henhold til Øresundsaftalerne.

Svenskerne er som sagt fortsat beredt til at vedstå aftalerne om, at anlægget og finansieringen af KM-forbindelsen alene påhviler dem, samt aftalen om, at de to lande i fællesskab bygger jernbanetunnelen i HH-linjen. Jeg mener, det må være en klar dansk interesse at fastholde de forhandlingsresultater angående disse faste forbindelser, som er indeholdt i den foreliggende dansk-svenske aftale. Hertil kommer, at en KM-forbindelse er en forudsætning for Saltholmprojektets gennemførelse. Det samme gælder den særlige luftrumsaftale.

I forbindelse med forelæggelsen af de to forslag til folketingsbeslutning vedrørende Øresund er det nødvendigt, at jeg gør nogle bemærkninger om Storebæltsprojektet, hvis behandling i mange henseender i de seneste år har været ganske tæt forbundet med behandlingen af Øresundsprojekterne. Problemstillingen i relation til Storebæltsforbindelsen er imidlertid på afgørende felter en helt anden. Jeg opfatter her situationen således, at den helt overvejende del af folketinget i juni sidste år — uanset stærkt delte meninger om forbindelsens udformning — gik ind for, at tiden nu efter årtiers diskussioner og undersøgelser var inde til at bygge

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

en fast forbindelse over Bæltet snarest muligt. Jeg skal heller ikke her repetere den omfattende argumentation, der lå til grund for denne beslutning, men jeg vil gerne sige, at jeg ikke kan se, at den omstændighed, at der siden i sommer er sket en forringelse af vor økonomiske situation, giver tilstrækkeligt grundlag for nu at opgive eller udskyde i det uvisse et så væsentligt projekt og tilgive et projekt, hvor de store investeringsbeløb under alle omstændigheder ligger en del år ude i fremtiden. Regeringen ønsker at fastholde den grundlæggende beslutning fra i sommer om, at der skal bygges en fast Storebæltsforbindelse. Der var som nævnt stærkt delte meninger i folketinget om, hvilken udformning den faste Storebæltsforbindelse skal have. Et flertal gik ind for den daværende regerings forslag om den kombinerede jernbane- og motorvejsbro, medens et stort mindretal foretrak en jernbaneforbindelse med overførsel af bilerne i særlige biltog og udformet som tunnel under Østerrenden. Debatten om de to muligheder blev i det væsentlige ført på grundlag af den betænkning, som i slutningen af 1972 blev afgivet af et sagkyndigt udvalg. Udvalget anbefalede, som det vil erindres, biltogsløsningen. Af en række forskellige årsager — herunder, så vidt jeg forstod, ikke mindst psykologiske — foretrak den daværende regering og, som det viste sig, et flertal i folketinget den kombinerede broforbindelse. Jeg skal ikke på nuværende tidspunkt udtrykke nogen opfattelse med hensyn til, om denne beslutning var den rigtige eller ej. Derimod mener jeg, det er rigtigt at sige, at de begivenheder, som er indtruffet siden denne beslutning: skærpelsen af vore akutte økonomiske vanskeligheder og den — formentlig varige — markante stigning i den relative pris på olieprodukter meget vel kan tænkes på udslaggivende måde at have påvirket det grundlag, hvorpå man traf valget mellem de to tekniske løsninger. Jeg skal her blot minde om, at der var en forskel i investeringernes størrelse på godt 1 milliard

kr. — i aktuelle priser endnu mere — imellem de to projekter, samt at den relative prisstigning på benzin og olie må forventes at påvirke fordelagtigheden af de to løsninger forskelligt. Regeringen har på denne baggrund besluttet at anmode de sagkyndige om at foretage en supplerende udredning med det formål at få disse ændrede forudsætningers betydning for vurderingen af de to projekter, set i forhold til fortsat ren færgefart, belyst. Denne supplerende redegørelse skal være færdig senest ved årets udgang, og folketinget vil herefter i begyndelsen af 1975 få lejlighed til at tage stilling til, om man vil fastholde det én gang vedtagne projekt eller foretrække en biltogsløsning. Det siger sig selv, at forberedelsesarbejderne i henhold til Storebæltsloven stilles i bero så længe. Jeg kan tilføje, at det ved mine forhandlinger i Sverige er klarlagt, at en eventuel dansk beslutning om at foretrække biltogsløsningen fremfor den kombinerede broløsning ikke vil skabe noget problem i forhold til Sverige i henhold til Øresunds-aftalerne, hvori en Storebæltsforbindelse som bekendt er forudsat.

Til afslutning vil jeg gerne om aftalerne med Sverige, som hermed forelægges til godkendelse, sige, at det er min og regeringens bedømmelse, at hvis det ikke lykkes i Danmark at gennemføre aftalerne i den foreliggende form, vil vi i Øresundsspørgsmålene — og det gælder her såvel begge de faste forbindelser som lufthavnssagen — stå på bar bund. Det er mit bestemte indtryk, at såfremt det ikke denne gang lykkes at få disse store opgaver lagt fast i bindende aftaler og løst i overensstemmelse hermed, er der ingen med indsigt i disse forhold hverken i Danmark eller i Sverige, som har nogen tiltro til, at det i overskuelig tid — om overhovedet nogen sinde — vil lykkes os at finde en løsning på problemerne. Dette er i sig selv yderst alvorligt, og man skal heller ikke undervurdere den betydning, som et sådant stort tilbageslag for de dansk-svenske samarbejdsbestræbelser vil have for det nordiske og herunder specielt det dansk-svenske

[Ministeren for offentlige arbejder.]  
samarbejde i almindelighed. Det er således et meget tungt ansvar, der hviler på folketinget i denne sag.

Med disse ord skal jeg anbefale forslagene til folketingets godkendelse.

Den første sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål om meddelelse af orlov til folketingsmedlem Ib Andersen.*

**Formanden:**

Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg bringe det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles fra og med den 30. januar d.å. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Ib Andersen.*

**Formanden:**

Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg bringe det som vedtaget, at stedfortræderen indkaldes. (Ophold). Det er vedtaget. Stedfortræderen vil herefter blive indkaldt som midlertidigt medlem af folketinget fra og med den 30. januar d.å.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål om meddelelse af orlov til folketingsmedlem Guldberg.*

**Formanden:**

Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg bringe det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles fra og med den 31. januar d.å. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Guldberg.*

**Formanden:**

Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg bringe det som vedtaget, at stedfortræderen indkaldes. (Ophold). Det er vedtaget. Sted-

fortræderen vil herefter blive indkaldt som midlertidigt medlem af folketinget fra og med den 31. januar d.å.

Man gik derefter til punkt 6 på dagsordenen, der var:

*Forespørgsel til udenrigsministeren af Ivar Nørgaard, Tillisch, Enggaard, Niels Helweg Petersen, Ninn-Hansen, Melchior, Ømann, Chr. Christensen, Knud Jespersen og Ib Christensen:*

„Hvilke oplysninger kan udenrigsministeren give om den markedspolitiske situation?“

(Foresp. nr. I).

**Ordføreren for forespørgerne (Ivar Nørgaard) (S):**

Vi har stillet denne forespørgsel for at give regeringen lejlighed til i denne akutte krisesituation for EF at fremsætte regeringens synspunkter på markedspolitikken og derefter at give folketinget, hvori der nu er ikke mindre end 5 nye partier, lejlighed til at deltage i en mere dybtgående debat om dette vigtige spørgsmål.

**Udenrigsministeren (Guldberg):**

Grundlaget for regeringens markedspolitik er en videreførelse af den forrige regerings politik inden for rammerne af de europæiske traktater og tiltrædelsestraktaten og i overensstemmelse med erklæringerne fra møderne mellem EF-landenes stats- eller regeringschefer i Paris i oktober 1972 og i København i december 1973.

Derfor er denne redegørelse også, for så vidt angår EF-samarbejdet i den forløbne tid og de standpunkter, der er taget fra dansk side, begrænset til en kortfattet oversigt. Til gengæld er vægten lagt på en omtale af nogle øjeblikkelige og i den nærmeste fremtid aktuelle spørgsmål og den danske holdning hertil.

Ved afslutningen af kalenderåret 1973 har vi for første gang kunnet få overblik over medlemskabets betydning for dansk økonomi.

For landbrugsvarernes vedkommende har det givet Danmark en betydelig større fordel end forudset forud for folkeafstemningen. Adgangen til at afsætte sine varer på