

[Ministeren for kulturelle anliggender.]
vedtaget, vil blive genfremsat snarest muligt i indeværende folketingssamling med forslag om ikrafttræden pr. 1. april 1976. Statens tilskud til folkebibliotekerne agtes efter dette forslag afholdt i henhold til lovgivningen om generelle tilskud efter objektive kriterier.

Den første sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund.

(Andre selvst. forslag nr. II. Fremsat 10/10 74).

Formanden:

Sammen med denne sag foretages de under punkterne 2 og 3 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

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

(Andre selvst. forslag nr. III. Fremsat 10/10 74).

Første behandling af forslag til lov om opfyldelse af overenskomster om trafik anlæg i Øresundsregionen.

(Lovforslag nr. 30. Fremsat 16/10 74).

Forslagene sattes til forhandling.

Formanden:

Jeg skal fastsætte en taletid på indtil 20 minutter for ordførerne i første omgang.

Kampmann (S):

Jeg tror, det er nyttigt at fastslå, at vi i dag ikke specielt skal diskutere Store Bælt og Saltholm, der jo er vedtaget ved særlige anlægslove i forsommeren 1973. Men i tilknytning til disse anlægslove var der jo 2 sæt af overenskomster, som var kendt, da folketinget med et meget stort flertal vedtog anlægslovene om Store Bælt og om Saltholm. Desværre har der siden da været meget drama om disse overenskomster, og der

er også meget drama op til folketingsmødet i dag, hvor man ligefrem har givet udtryk for, at spørgsmålet om Saltholm og Store Bælt stod til afgørelse i dag. Det er naturligvis ikke rigtigt.

Det er en første behandling, som indleder et udvalgsarbejde, og med så vigtige overenskomster, som det her drejer sig om, bør det indlede et meget grundigt, omhyggeligt og dybtgående udvalgsarbejde. Før dette grundige og dybtgående udvalgsarbejde har fundet sted vil jeg meget advare de enkelte partier og de enkelte folketingsmedlemmer om på for tidligt et tidspunkt at låse sig fast. Der er vigtige spørgsmål, der skal belyses, ikke mindst med hensyn til tidsrammen, således som jeg har rejst det. Der er jo sket det, at der allerede er gået et år længere end forudsat i den oprindelige beslutningsproces på grund af folketingsvalget, og hvilke konsekvenser det får for traktaterne, kræver en nøje overvejelse sammen med trafikministeren.

Vi har naturligvis i socialdemokratiet meget nøje overvejet, om der siden sidste behandling af overenskomsterne for ca. et halvt år siden skulle være fremkommet nye momenter, som skulle forrykke vores hidtidige positive stilling. Men det er ikke tilfældet. Tværtimod peger den katastrofale arbejdsløshed på, at vi nu bør træffe en positiv beslutning om disse meget store trafikinvesteringer, og jeg understreger ordet investeringer. Vi ønsker én gang for alle at lægge faste retningslinjer for Østdanmarks udvikling og for udviklingen i området omkring Store Bælt, og disse trafikinvesteringer er et af de vigtigste, måske det vigtigste, middel hertil.

Vi foretrækker en mere miljøvenlig løsning af Øresundsområdet trafikproblemer end en måske uhammet udvikling af Kastrup lufthavn uden faste Øresundsforbindelser vil give.

Vi vil heller ikke lægge ryg til en stagnation i Kastrup, som man måske kan frygte, hvis ikke der bliver givet tilstrækkelige bevillinger, fordi lufthavnsspørgsmålet er uafklaret. Dette vil efter vores opfattelse ikke mindst bringe SAS, måske det hidtil bedste, mest kontante og konkrete udtryk for nordisk samarbejde, i fare.

Vi kan slet ikke i den nuværende arbejdsløhedssituation tillade os at sige nej til be-

[Kampmann.]

tydningsfulde samfundsmæssige investeringer, især når modstykket i mange tilfælde vil være store statsudgifter til erstatning for tabt arbejdsfortjeneste, uden at vi får den mindste produktionsydelse til gengæld.

Ikke mindst Øresundsafalterne er udtryk for det mest vidtgående og konstruktive nordiske samarbejde, vi har set i nyere tid. Jeg tør slet ikke tænke på konsekvenserne for det fremtidige nordiske samarbejde og for vor internationale troværdighed, hvis vi ikke godkender disse aftaler. Man må ikke her naivt tro, at vi inden for en overskuelig fremtid kan tage de elementer i aftalerne op, som man måske bedst kan lide, og så gennemføre disse særskilt. Hvis aftalerne falder nu her inden jul, så ligger efter vores opfattelse de sidste 10 års trafikpolitik og de kommende 10 års trafikpolitik i ruiner, og marken ligger åben for en række naturromantiske lokale lappeskrædderiforslag, og de er ikke billigere, og de vil ikke på nogen som helst måde give en bedre løsning end denne samlede løsning, som vi nu får tilbudt ved at godkende disse overenskomster.

Ipsen (FP):

Når vi nu igen går i gang med at behandle forslaget om ratifikation af overenskomsten med Sverige, må vi ikke glemme, at det er et spørgsmål om et samlet projekt. Der er ikke kun et spørgsmål om en Øresundsbro, men der er spørgsmålet om en Øresundsbro, en Saltholmlufthavn, en HH-linje og det nødvendige motorvejsnet.

Ud fra dette må vi overveje tre ting. Vi må overveje behovet derfor, vi må overveje vores økonomi, og vi må også overveje det nationale hensyn, der eventuelt skulle ligge i, at der tidligere er truffet aftale med Sverige om muligheden for at få gennemført denne ratifikationsaftale.

Behovet, ja, hvis vi ser på Øresundsbroen og HH-linjen, så har vi fået forskellige tal frem vedrørende den trafikmængde, der er mellem Danmark og Sverige. Men man må ikke glemme, at i dette enorme passagerantal

ligger der også alle disse endagsrejsende, der rejser frem og tilbage mellem Helsingør og Hålsingborg for at redde sig 2 pakker cigaretter. Der er dem, der rejser mellem Landskrona og Tuborg Havn for at redde sig nogle billige snapse. Disse tal er altså ikke i sig selv ensbetydende med, at passagererne ville blive overført til en trafik ved en fast forbindelse de to lande imellem.

Hvis vi ser på behovet for en Saltholmlufthavn, så må vi sammenligne med andre lande og se på de prognoser, der har ligget til grund for, at vi var interesseret i at flytte Kastrup lufthavn ud til Saltholm.

Hvis vi ser på de hjemlige tal først, så kan vi se, at i det første halvår af 1974 har der været knap 6.000 færre landinger end i samme periode sidste år. Hvis vi hører, hvad chartertrafikken siger, så mener de, at de kan godt være ude i Kastrup lufthavn indtil år 2000. Hvis vil vi høre om den tekniske udvikling, så får vi at vide, at der bliver flere og flere maskiner, der bliver mere og mere støjsvage. Rent miljømæssigt ville vi, til den tid den nye lufthavn skulle stå færdig, altså være i besiddelse af maskiner, der giver betydelig mindre støj end det, vi lagde til grund for at flytte ud. Ligeledes kan vi se på prognoserne og bemærke os, at f. eks. den planlagte nye storlufthavn uden for London er skrinlagt.

Behovet for en fast forbindelse over Store Bælt vil være et internt dansk anliggende, og dér vil jeg sige, at hvis vi skulle prioritere, ville det fra vores parti, fremskridtspartiet, være den sag, vi ville sætte ind på, og dér kunne vi altså også nævne, at der kunne være behov for det på grund af den stigende arbejdsløshed.

Hvis vi ser på økonomien, så må vi sammenligne: hvor økonomisk er Kastrup lufthavn, hvad har det kostet, og hvad vil det koste at flytte til Saltholm? Jeg har tidligere spurgt trafikministeren, hvad et samlet projekt for dette ville koste. Det har vi ikke rigtig kunnet få oplyst. Der er sagt sådan fra 4 til 6 mia kr. Men andre tal, der er lagt frem, viser, at udgiften til en Saltholmlufthavn

[Ipsen.]

vil komme op på omkring 20 mia kr. Vi hører, at hr. Kampmann har sagt, at efter 5 år vil Saltholmlufthavnen balancere under forudsætning af de almindelige forrentnings- og afskrivningsmetoder for statsvirksomheder. Ja, det er da helt rigtigt, for statsvirksomhedernes afskrivningsmetode siger ca. 4½ pct., men vi har ikke selv penge til at finansiere dette. Det vil sige, at Danmark skal ud og optage lån, som i dag ligger på 10-12 pct. Vi låner altså penge til 10-12 pct. og vil prøve at lave en forrentning på 4½ pct. Man skal ikke være meget regnegeni for at finde ud af, hvilket enormt underskud det vil give hvert år at anlægge en Saltholmlufthavn, som skal betales af de danske skatteydere og ikke af brugerne.

Endelig har vi vedrørende landingsafgifterne også det, at Kastrup kører med meget billige landingsafgifter, men skal vi til Saltholm, må disse afgifter ifølge sagens natur sættes op, for at det nogenlunde kan balancere, dvs. at det igen bliver dyrere, og så vil det være et spørgsmål om, hvor mange penge der kommer her til landet.

Hvis vi ser på argumentet med, at vi har internationale forpligtelser, som hr. Kampmann igen nævnte — at vores troværdighed ikke vil være til stede — så må vi sige, at hr. Kampmann jo har gjort mange forskellige krumspring. Det sidste var jo, at vi, hvis vi ratificerede, ikke var bundet til at bygge Saltholm lufthavn. Dette er jo meget kraftigt tilbagevist både af den svenske og af den danske trafikminister. Men hr. Kampmann mener, det skal igennem, ellers er alt tabt de næste 20-30 år. Hvis vi prøver at se det lidt med svenske øjne, så er der jo ikke nogen tvivl om, at det så udelukkende er til Sveriges fordel at få dette projekt sat i gang, således at de kan få en adgang til det sydlige Europa. Det er ikke for danskernes blå øjnes skyld, de gør det, men alene ud fra et forretnings-synspunkt, der alene er til fordel for Sverige, og jeg tvivler meget på, om Sverige ikke alligevel gerne vil komme eventuelt om nogle få år og sige: jamen all right, så bygger vi denne Øresundsbro.

Der er talt så meget om fra visse sider, at vi skal have fremsynede politikere. Jeg synes, vi har skrækindjagende eksempler nok på fremsynede politikere, der har sat prestige-projekter i gang. De mest fremsynede poli-

tikere, vi har, er tilsyneladende de tidligere stats- og finansministre, som man jo kan læse om i deres dagbøger og andre avisartikler. Herinde er der en masse strålende politikere, der har en god fremtid bag sig.

Holmberg (V):

Nu er det efterhånden mange gange, vi har haft debat om de store trafikinvesteringer. Vi kan sådan nærmere betegne det debatten om Saltholm, selv om vi alle ved, at det rækker langt videre end netop til en lufthavn på Saltholm.

Det er nu tredje gang, vi har det selv samme forslag til første behandling, og selv om det nok er det største samlede projekt i dette århundrede, så vil jeg alligevel i første omgang nøjes med at tale relativt kort, for sandt at sige: kan vi sige meget andet end det, der er fremført mange gange tidligere? Vi har jo også med et stort stemmetal afvist hr. Bilgrav-Nielsens forslag om en såkaldt nyvurdering. Vi kender jo hr. Bilgrav-Nielsens stilling, den har vi kendt fra første færd. Hr. Bilgrav-Nielsen ønsker ingen lufthavn bygget, og alle argumenter for det preller af.

Nu går så diskussionen naturligvis om det store projekt, for nu nærmer vi os jo afslutningen. Jeg vil egentlig ganske afstå fra at kommentere de mange forskellige indlæg, i alle tilfælde uden for huset, for vi ser jo, at planlæggere er uenige. Nationaløkonomer er uenige, og vi ser jo også her i huset, at politikere er uenige. Jeg mener altså, at der ingen grund er til særlig at kommentere de forskellige og slet ikke nævne navne, for vi kender jo hinanden herinde. Hvis vi begynder, så er vi vel også tilbøjelige til at fremhæve dem, der støtter vores egne tanker, og så bliver de alle sammen udråbt til eksperter.

Jeg vil dog ikke undlade at kommentere en udsendelse, vi hørte i radioen i aftes netop om de skiftende trafikministres indstilling, og det lå i alle tilfælde i tonen, at de havde holdt offentligheden, og hvad værre næsten er: folketingets medlemmer, i uvidenhed og næsten tilbageholdt konkrete oplysninger. Kort sagt, at beslutningsgrundlaget skulle være alt for ringe.

Det er jo en voldsom kritik, men er det så rigtigt? Og stillet over for dette spørgsmål må jeg svare, at efter min mening er det ikke rigtigt. Det er jo efterhånden ved at være en gammel sag, en af dem, jeg har fulgt i

[Holmberg.]

mange år fra første færd på allernærmeste hold. Utallige er de spørgsmål, som er blevet stillet, og jeg behøver jo ikke at tilføje, at vi har fået svar på dem alle. At så ikke alle har kunnet godkende det rigtige i de svar, der har ligget, er en anden sag. Alle bilag er jo offentligt tilgængelige, og alle, der har villet, har kunnet få kendskab til materialet. Det gælder naturligvis alle folketingets medlemmer, og det gælder også alle i den danske befolkning. Vi ved godt, at der er nye partier her i folketinget, og de nye partier kan jo ikke have det samme erfaringsgrundlag som vi, der har siddet i mange år. Nogle af udvalgsmedlemmerne har fået alt materialet, de har i hvert fald fået alt det, de har ønsket. Spørgsmålet er så, om det er blevet læst. Jeg kender i alt fald ingen udvalgsformænd, der ikke har været velvillige. Det manglede også bare. Jeg har selv den ære i øjeblikket at lede arbejdet og mener mig overbevist om, at ingen af mine kolleger kan besvære sig over manglende velvilje.

Jeg har ment det rigtigt på baggrund af det, der har været fremme i offentligheden om den manglende information og om, at beslutningsgrundlaget er for ringe, at fremkomme med disse bemærkninger. Men har så folketingets medlemmer læst materialet? Alt materiale kan vi jo ikke forlange skal læses, men det kunne jo tyde på, at ikke alle har læst det.

Vi er jo nu ikke ved anden og sidste behandling. Den kommer inden så længe, og jeg skal også gøre mit til, at afgørelsen bliver truffet inden for en overskuelig tid. Men inden den tid — det bliver sikkert inden jul — vil jeg alligevel anbefale alle folketingets medlemmer at rekvirere det materiale, som enhver jo kan få, hvis de bare gider gå hen og hente det, og så sætte sig grundigt ind i det bilagsmateriale, vi har. For det er stadig mit indtryk, at der er nogle, der ikke har gjort det. Jeg vil bare minde om to bilag fra den meget nyere tid, det er bilag 16 fra ministeriet for offentlige arbejder, dateret den 31. maj 1974, og bilag 45 fra retsudvalget fra 27. maj 1974.

Tiden tillader selvfølgelig ikke at læse op, hvad der står i disse bilag, men vi kan jo gøre os den ulejlighed at læse det. Jeg vil bare gøre opmærksom på enkelte ting i de

bilag, som enhver kan læse. Det er bl. a. spørgsmål 17, efter min mening et meget relevant spørgsmål, enten vi er tilhængere eller modstandere. Der står her:

„Ministerens bedes tilstille udvalget en oversigt over de anlægsomkostninger, en gennemførelse af ratifikationsforslagene vil pålægge Danmark at afholde inden 1985. Anlægsomkostningerne bedes opgivet i 1972-priser og i 1974-priser. Der bedes foretaget skøn over de endelige anlægsomkostninger ved anlæggets færdiggørelse, og for Saltholmlufthavnens vedkommende bedes derudover givet et skøn over anlægsomkostningernes endelige omfang ved fuld udbygning.“

Det er jo væsentlige spørgsmål, der er stillet her. Efter min mening er de svar, vi har fået, også væsentlige. Jeg nævnte før, at der ingen grund er til at læse svarene op, for dem kan vi jo alle sammen læse, men her tager de det hele med. De vejanlæg, som er en nødvendighed ved KM-forbindelsen, og de øvrige vejanlæg, som er nødvendige, hvis overenskomsterne bliver ratificeret, er ført op i 1972-priser og i 1974-priser. Så kommer vi til jernbanetunnelen mellem Helsingør og Hålsingborg, på samme måde ført op i 1972-priser og 1974-priser. Så kommer endvidere også skønnet over de forskellige anlægsomkostninger på de forskellige finanslove i de forskellige år, den tid byggeriet står på. Det kan enhver læse.

Så kommer vi til Saltholmlufthavnen, og det er det, der åbenbart interesserer mest. Her er jo også ført op, hvad landvinning, banesystem, tekniske installationer, bygningsinstallationer og interne veje koster. Så kommer den procentvise stigning, som er beregnet fra 1969: den er beregnet til 69 pct. At det så er en stor stigning, ved vi jo alle sammen. Den procentvise stigning for passagerterminaler er beregnet til 59 pct. Så kommer projektering, administration, uforudsete udgifter m.v. Det hele er ført op til 1974-niveau.

Hvilke tal havner vi så på her, hvad angår Saltholm? Det beder jeg hr. Ipsen lægge mærke til. Jeg regner med, hr. Ipsen har læst det papir her, det tager jeg da som en selvfølge. Det kunne tyde på, han ikke har gjort det, når han kommer op på de her ca. 20 mia kr. med den særlige form for beregning. I det materiale, vi har, står der:

[Holmberg.]

„Lufthavnsanlægget kan i prisniveau 1. april 1974 således skønnes at ville koste ca. 4 mia kr. . . .“

— stadig 1974-priser —

„ . . . hvortil kommer de anlæg, der forudsættes udført af andre. Udgifterne hertil kan anslås til ca. 1¼ mia kr.“

Der står naturligvis en hel del mere. Jeg har bare villet nævne det bilag her og så endvidere også tænkt lidt på bilaget fra retsudvalget i forbindelse med internationale aftaler.

Men når jeg nu har nævnt de tal, som jeg mener er relevante og skal nævnes i en diskussion her, inden vi inden så længe er færdige, så må jeg spørge: har vi råd til de store investeringer? Det er da naturligvis et spørgsmål, vi alle sammen må stille os. Jeg er ganske enig med trafikministeren, når han siger, at det mener vi vi har, og hvis ikke vi mente det, så var forslaget jo ikke blevet fremsat. Men jeg indrømmer, det er meget med fremtidsinvesteringer. Det skal vi også tænke på.

Jeg er altså meget enig, når regeringen naturligvis efter moden overvejelse har fremsat forslaget uændret. Men det er blevet sagt, det haster, og det gør det også, for hvis det var muligt at udskyde det fra år til år over en længere periode, så ville der sikkert ikke blive brug for en lufthavn på Saltholm, for den trafik, som vi formoder kommer, kan jo af sikkerhedsmæssige grunde ikke være på Kastrup, og der er vel ingen, der tror på, at vi kan standse flyvningen, for så går trafikken andre steder hen, men det er selvfølgelig da et standpunkt, som nogle har, idet de siger, at vi overhovedet ingen storlufthavn skal have. Vi lader Kastrup tage det, den kan tage, og så færdig med det. Men så melder der sig efter min mening mange spørgsmål, bl. a. miljøspørgsmålet. Der melder sig vel også spørgsmålet om hvorvidt SAS kan leve af den trafik, der kan være på Kastrup af sikkerhedsmæssige grunde.

Vi har nu engang fået den centrale placering her i Øresundsområdet, og jeg finder, vi skal disponere efter at kunne tage den trafik, som vi formoder kommer. Skal vi det, så er der også en ting, jeg gerne vil have sagt her: skal vi udbygge Kastrup, så den kan tage den trafik, som vi formoder kommer, så bliver det cirka den samme pris som for investeringen på Saltholm. Er det kendt?

Ja, det er det måske. Øresundsbroen er ikke med her, den betaler svenskerne som bekendt. Når jeg siger cirka samme pris, så tager jeg naturligvis hensyn til, det skal vi jo alle sammen tage, det miljømæssige og de mange tusinde mennesker, der skal flytte, have nye boliger m.v., og så er det rigtigt, at det bliver cirka den samme pris som for Saltholm.

Jeg indrømmer, at mit indlæg her i første række har drejet sig om det økonomiske, men det er jo også det, der optager den offentlige debat og ganske naturligt.

Lad mig slutte med nogle bemærkninger om det nordiske og om de internationale aftaler. Det er vedtaget her i folkettinget med et stort flertal at bygge en storlufthavn på Saltholm. Det er vedtaget. Den tidligere regering sluttede en aftale mellem to nationer, altså Sverige og Danmark, og naturligvis er det da folkettinget, der har den endelige afgørelse, men jeg betragter det altså som en ganske god skik at stå ved en aftale. Ellers bliver det fremover ikke nemt at forhandle. Så meget om aftaler. Men så var der det nordiske. Vi har jo behandlet denne sag gennem mange år her i folkettinget. Vi har endvidere også behandlet den i Norden, og vi har behandlet den i Nordisk Råd fra år til år og også i sidste samling, og så vidt mig bekendt har alle danske medlemmer i Nordisk Råd stemt for at ratificere. Skulle jeg huske forkert, er der flere medlemmer her i salen, der sidder i Nordisk Råd, og de kan jo kommentere. Her er efter min mening tale om nordisk brobygning i mere end én forstand, og jeg er alvorligt bange for, at et eventuelt dansk nej i Norden vil blive betragtet som en uvenlig handling i forbindelse med det nordiske samarbejde. Falder forslagene, er der vel ingen med indsigt i forholdene, der har tiltro til, at de kan genoptages.

Som det er fremgået af min tale, er jeg for at ratificere aftalen, og det kommer nok ikke overraskende for nogen. Jeg har forsøgt at begrunde det i det pladsmæssige hensyn på Kastrup og med fremtiden for øje som en fornuftig investering. Så har jeg nævnt det miljømæssige og det nordiske samt internationale aftaler. Så skylder jeg folkettinget at sige, at mine kolleger i gruppen ikke alle er enige med mig, og at nogle vil stemme imod forslagene.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Der er jo nogle, der mener, det er en gammel travet, vi nu har taget hul på, og det kan vel nok være rigtigt på sin vis, men det er alligevel sådan, at hver gang vi åbner debatten på ny, så er der alligevel nye ting, som kommer til at spille ind.

En af de nye ting, der denne gang gør sig gældende, er det interessante — det er måske oven i købet en historisk begivenhed — at vi her har et regeringsforslag til første behandling, som regeringen ikke står samlet bag. Det er i hvert fald, så vidt jeg ved, noget ret nyt. Jeg vil gerne begrunde, hvorfor jeg har den opfattelse. Den baserer sig på, at finansministeren til Jyllands-Posten den 21. oktober udtaler, at det er hans opfattelse, at hvis vi underskriver de aftaler, der her er til behandling, så vil det gå ud over andre nødvendige investeringer. Læser man videre i samtalen med finansministeren, er man ikke i tvivl om, at finansministeren anbefaler, at man skal stemme imod.

Der er også andre nye ting, som er dukket op, siden vi sidst var samlet om denne diskussion. Den tidligere trafikminister, hr. Kampmann, som var den første, der indgik disse aftaler med sin svenske kollega, har på det sidste villet nyfortolke den aftale, som han selv har været med til at formulere. Det er, som om der nu er plads for at foretage en prioritering af de enkelte anlæg inden for aftalen, selv om aftalen udtrykkelig fastslår, at i 1985 skal vi være færdige med de anlæg, som er nævnt ved navn i aftalen. At den svenske trafikminister til dette har sagt, at det intet har på sig, at der ingen muligheder er, at man må tage det eller lade det ligge, som det ser ud i aftalen, ja, det viser jo, at der er en forskellig opfattelse af, hvordan aftalerne skal fortolkes, hos den tidligere danske trafikminister og den nuværende svenske trafikminister. Jeg vil i hvert fald mene, at hvis man underskriver en aftale, så står man ved aftalens indhold, og hvis vi undertegner aftalen, som den er formuleret nu, så betyder det, at vi forpligter os til at gennemføre de ting, der er omtalt i den, og det er jo de projekter, som har været nævnt: lufthavnen, KM-forbindelsen, HH-forbindelsen, og vi skal samtidig, når disse anlæg er færdige, være færdige med den faste forbindelse over Store Bælt.

Man kan diskutere tallene. Det er måske

mindre væsentligt, de er under alle omstændigheder så store, at det er yderst problematisk økonomisk set, om det overhovedet er forsvarligt. Der er altså noget nyt, selv om hovedtemaet er det samme.

Den radikale gruppes målsætning i diskussionen om de store trafik anlæg har fra første begyndelse været — og når vi taler om disse anlæg her, så var det jo 1969, der var startåret for de egentlige diskussioner her i folketinget — at vi fik skabt fuldstændig klarhed, så langt det er muligt, for, hvad det er, vi går i gang med. Vi har stillet en række spørgsmål til trafikministeren og fået besvarelser frem, men stadig væk må vi sige, at de egentlige, relevante undersøgelser stadig ikke er foretaget.

Vi kan så diskutere, om det er en opfattelse, det er rimeligt at have eller ej, men den opfattelse støttes vi i hvert fald i af folk, der betegnes som trafikøkonomer, trafikplanlæggere, byplanlæggere og andre, som har det som specialopgave at beskæftige sig med den slags ting.

Jeg vil da gerne igen, som jeg gjorde det under den debat, vi havde i marts i år, nævne, at det må vel betyde noget, når formanden for trafikkommissionen udtaler sig i samme retning, som vi gør, og siger, at det ikke er rimeligt at beslutte sig endeligt på et så spinkelt grundlag, som der her er tale om. At man så i regeringen har besluttet at nedlægge denne kommission, det er måske en lidt interessant ting. Det er måske en parallel til det økonomiske råd, hvor man også mener der skal ske ændringer. Her skal økonomiministeren til at være formand. Jeg håber ikke, det hænger sådan sammen, at de eksperter, der udtaler sig kritisk over for regeringen, forsøger man ligesom at få gjort lidt mindre indflydelsesrige. I hvert fald er det indlysende, at der er ting her, som er ganske uafklarede.

Da vi mangler konkrete oplysninger, har vi måttet holde os til formodninger et langt stykke af vejen. Et af de synspunkter, som vi gjorde gældende under behandlingen af vores forslag om en nyvurdering i marts måned, var netop, at der forelå uafklarede spørgsmål. Vi gjorde dengang gældende, at miljøproblemerne var ét spørgsmål, at selve det økonomiske i at drive en lufthavnsvirksomhed var et andet, men at energisituationen var et nyt problem, som man var nødt til at

[Bilgrav-Nielsen.]

tage højde for. Man modsagde os dengang. Jeg tror, hr. Kampmann dengang udtrykte det sådan, at når flyvningen kun beslaglægger en mindre del, omkring 4 pct., af energiforbruget, så har det ingen relevans at trække lufthavnen ind i energidiskussionen.

Nu er vi nået så meget længere frem, at vi kan se, hvad virkningen ser ud til at blive af energikrisen. Den ser vi ganske tydeligt i statistikken for trafikudviklingen i Kastrup lufthavn første halvår af 1974 sammenlignet med første halvår af 1973. Det er en statistik, som vi ikke behøver at diskutere værdien af eller sikkerheden for, den er opgjort i bladet Lufthavn nr. 4, 1974, og den viser ganske klart, at antallet af operationer er faldet betydeligt. Der er skrevet i et dagblad i går, at omkring 5.000 operationer er faldet bort. Så vidt jeg kan se, er tallet 6.702. Det er altså på halvårsbasis. Man kan sige, at det er også for spinkelt et grundlag, men det er i hvert fald en bekræftelse på, at energisituationen kan ikke affærdiges med, at man spørger: hvor meget brændstof bruger man på flytrafikken? og når man så konstaterer, at det er 4 pct. af forbruget, så siger man: det er intet problem. Det, man må vurdere, er selvfølgelig den totale virkning på samfundet, på befolkningens forbrug, og i det hele taget på, hvad det koster at drive en virksomhed som en lufthavn, hvad indflydelse det får på trafikken. Her har vi altså et tydeligt billede. Man kan så afvise det og sige, at næste år ser det meget bedre ud. Men det er sådan nogle ting, vi ønsker sagkyndig vurdering af, før vi binder os til noget.

På det sidste er der sket det ret bemærkelsesværdige, at man — efter at disse tal er kommet frem, formoder jeg, og efter at man har set energikrisens virkninger på adskillige selskaber, som er i krise, efter at man har set, at i et land som f. eks. USA har man måttet reducere lufttrafikken med 25 pct. — ligesom forsøger at dreje debatten over til, at det er ikke så meget et spørgsmål om det lønsomme, om dette med økonomien, nu er det et miljøspørgsmål i forhold til Amager. Det er da et seriøst udgangspunkt for en debat, men vi må så spørge: sker der ingen ting på dette område? Her synes jeg det er interessant at hæfte sig ved, at der er samstemmende udtalelser fra folk, der har

forstand på disse ting, som går på, at vi vil opleve en halvering af det støjniveau, vi har i Kastrup i dag, også selv om der kommer en vækst. Den ekspert, som i den danske diskussion plejer at blive trukket stærkest frem, er jo professor Ingerslev, og han har for en uges tid siden til dagbladet Børsen sagt, at de undersøgelser, som stammer fra 1971, og som indtil nu har været grundlaget for dispositioner i Kastrup, er forældede. De undersøgelser, man er i gang med i øjeblikket, vil, siger han, selv om de ikke er endeligt afsluttet, resultere i et langt gunstigere støjniveau, støjsituation, miljøsituation omkring lufthavnen, end man tidligere havde forventet. På denne baggrund er det interessant, at man nu, fordi det ligesom kniber lidt med at finde de nødvendige argumenter på det økonomiske område, drejer det over på miljøområdet.

Det sidste argument er så, at hvis vi ikke undertegner denne aftale, så gør vi noget, som vel ikke er forbryderisk, men næsten sådan noget, der betyder, at man må betegne os som nogle, der ikke vil stå ved, hvad vi har aftalt. Jeg vil gerne spørge, om folketinget ikke er frit stillet over for det forslag, der i dag behandles. Er det sådan, at vi er bundet til at sige ja? Så kunne vi lige så godt lade være med at forhandle. Jeg går ud fra, at den internationale aftale er først en aftale, når den er tiltrådt af parlamentterne. Jeg går ud fra, at aftalen mellem ministrene er indgået under forudsætning af tilslutning i begge parlamentterne. Ellers kan jeg ikke rigtig forstå, hvorfor vi overhovedet skal have diskussion om det her.

Man spørger — det var vist hr. Holmberg, der var inde på det — om man kan have tillid til os, nordisk, internationalt, hvis vi ikke tiltræder denne aftale. Jeg ved ikke, hvad der er det væsentligste for et parlament for at skaffe sig international tillid og nordisk tillid. Jeg tror faktisk, det har noget at gøre med, at man indretter sig på en sådan måde, at man styrer sine egne anliggender bedst muligt. Hvis det er på den led, vi ønsker at diskutere vor internationale troværdighed, så tror jeg faktisk ikke, vejen går over beslutninger, der fører til stadig øget offentligt forbrug. Hvis vi f. eks. skal ud og optage nye lån, så tror jeg, man mere ser på, hvad vi foretager os rent faktisk med hensyn til de offentlige udgifter, end

[Bilgrav-Nielsen.]

på, hvilke visioner vi måtte have om det ene og det andet projekt. Jeg tror faktisk, at skal vi forsøge at skabe os et bedre internationalt ry, så er det nok alligevel sådan, at hvis vi er i tvivl, om dette her er noget, vi kan klare rent økonomisk, så bør vi sige nej.

Man siger så: hvis vi ikke nu vedtager denne overenskomst, som den foreligger, så betyder det, at vi taber det hele på gulvet; mange års arbejde er spildt, og det hele ser så meget sort ud. Jeg tror, det er en meget stærk overfortolkning af, hvad der vil ske. Jeg har brugt de sidste par dage til at gennemlæse den svenske diskussion om disse projekter, og jeg finder ikke nogetsteds holdepunkt for, at man ikke skulle kunne fortsætte en diskussion, selv om vi siger nej til disse mange projekter på én gang.

Jeg har lagt mærke til, at den tidligere trafikminister her i landet, hr. Kampmann, mener, at der aldeles ikke kan blive tale om at forhandle om en HH-tunnel, hvis vi siger nej til Øresundsaftalerne. Jeg tror, hr. Kampmann tager fejl. Jeg tror virkelig, der er en mulighed. Når man ser, hvordan man har behandlet forslagene i Sverige, så er det tydeligt, at f. eks. centerpartiet oprindelig var indstillet på, at det, man ville acceptere, var, at man gik i gang med anlæg af tunnelen mellem Helsingør og Hålsingborg. Hvis man går videre i de svenske forhandlinger, ser man, at folkepartiet, der er positivt over for hele aftalen, klart understreger, at der ikke må blive tale om, at HH-forbindelsen færdiggøres på et senere tidspunkt end KM-forbindelsen. De understreger altså meget kraftigt, at det er væsentligt med denne forbindelse, og det går igen i hele den debat, der var i Sverige, at man har et stort ønske om, at HH-forbindelsen bliver en realitet. Argumenterne kan vi jo gætte os til; det er ligetil, at det er argumenter om, at man ønsker at opprioritere den kollektive trafik på bekostning af den individuelle, og det har noget at gøre med de svenske betænkkeligheder ved indflydelsen på miljøet i Malmöområdet, hvis man skal have både et kæmpe-mæssigt lufthavnsområde på Saltholm og en fast broforbindelse for biltrafik mellem Malmö og København.

Påstanden om, at alt er tabt, hvis ikke vi tager det hele, tror jeg ikke på. Jeg tror,

der vil være gehør for det synspunkt, at vi skal lade være med fortsat at pakke så meget sammen i én løsning, idet det bremser mulighederne for at komme i gang med nogen af projekterne, men i stedet for koncentrere os om det, som vi har økonomiske muligheder for at magte i den kommende tid, og så få en aftale i stand om det.

Når hr. Kampmann nu siger, at vi skal ikke på forhånd binde os, så er det jo, som jeg hører mine egne taler fra 1969 og senere op igennem tiden. Nu skal vi ikke binde os, siger hr. Kampmann. Tidligere hed det: nu skal vi skynde os at blive færdige, vi kender nu grundlaget så godt, at det drejer sig om at beslutte sig. Hr. Kampmann ønsker nu, at vi skal holde tingene lidt åbne, vi skal gå i udvalg, vi skal gøre tingene grundigt, vi skal analysere og vurdere, og det kan jeg da kun være enig i. Men man må jo spørge sig selv: hvad er nu årsagerne til, at hr. Kampmann er kommet til den nyvurdering af sin egen indstilling til tingene? Det kunne jo tyde på, at hr. Kampmann efterhånden må give os andre ret i, at dette tyder på at blive en uoverkommelig opgave for os at gå i gang med. Hvis det er meningen, ja, så er vi da åbne. Vi havde bare gerne set, at man allerede i marts havde accepteret den nyvurdering, som vi dengang foreslog, men kan vi komme i gang nu, så er det o.k.

Hr. Kampmann siger, at nu må det være slut med diskussioner om forslag, der har præg af at være — jeg tror, han kaldte det for lokale lappeskrædderløsninger. Han tænker nok her på synspunkter om, at andre lufthavne i Danmark kunne tage mere trafik, eller måske tænkte han på sit eget forslag i sin tid om at gennemføre et storlufthavnsbyggeri ved Hammel. Det kunne jo godt være det sidste, han har tænkt på. I så tilfælde er jeg meget enig i synspunktet.

I øvrigt er jeg enig med hr. Kampmann i, at nu må vi gå til det udvalgsarbejde og se, hvordan det kan udvikle sig, men der skal ikke være tvivl om, at på nær to i den radikale gruppe er vi indstillet på, at vi må stemme imod aftalen, som den er formuleret nu.

Med disse ord tror jeg jeg må slutte i denne omgang.

Juul-Madsen (KF):

Da vi sidst drøftede de efter min opfat-

[Juul-Madsen.]

telse ambitiøse planer om en storlufthavn på Saltholm — og det er jo i realiteten det, denne debat drejer sig om — måtte jeg meddele, at den konservative folketingsgruppe som sådan ikke på det hidtil kendte og efter vor opfattelse meget spinkle grundlag kunne medvirke til at fremme disse planer og dermed binde Danmark til en aftale, hvis konsekvenser økonomisk, trafikpolitisk og efter vor opfattelse også miljømæssigt var så lidet oplyste. På det grundlag, der dengang forelå, kunne vi ikke tage en positiv stilling til sagen.

Vi må huske på, at det, det drejer sig om, er drømmen om en storlufthavn, større end Kennedy-lufthavnen i New York, og skal vi vedtage dette, så skal det i hvert tilfælde ikke være med bind for øjnene, håbende, at det nok skal gå alt sammen.

Jeg citerede dengang fra Perspektivplanredegørelse nr. II, som i øvrigt fulgte op, hvad der stod i Perspektivplanredegørelse nr. I. Jeg citerede, at det ikke er godtgjort, at det er samfundsmæssigt hensigtsmæssigt at iværksætte 4-5 meget krævende projekter samtidig netop i den kommende 5 års periode. Der står endvidere i perspektivplanredegørelsen, at det ændrer i virkeligheden intet, at de største projekter, herunder Store Bælt og Saltholm, påtænkes finansieret ved lån i udlandet. For, som der står, dette afspejler i virkeligheden snarere den forventede uligevægt, som disse projekter vil medføre i dansk økonomi.

Nu kunne man jo spørge, om vi i dag, mange måneder senere, har fået et bedre grundlag, jeg kan også sige et sikrere grundlag for, at vi med bare nogen fortrøstning i sindet kan stemme ja til et projekt, der indebærer gigantprojektet på Saltholm. Det er jo en pakkelse, vi skal stemme for, hvor man også har puttet et projekt ind, som der ikke har været fremsat anlægslov om, og det vil altså sige, at vi skal stemme ja eller nej til det hele. Det afgørende for os er, at vi ved i denne forbindelse at stemme ja til det hele dermed stemmer for gigantprojektet på Saltholm.

Jeg må bedømme det således, at medmindre der kommer helt andre oplysninger frem end dem, vi hidtil har fået i udvalget, og det er vel næppe sandsynligt, så vil den

konservative folketingsgruppe som gruppe betragtet sige nej til dette projekt.

Dette parlament må være frit stillet, på samme måde som jeg går ud fra at det svenske parlament var frit stillet, da det traf sin afgørelse.

Det, der bekymrer os, er først og fremmest, at vi — som jeg kan forstå at finansministeren har udtrykt det — binder os til et projekt, der samlet opererer med milliardbeløb i 1974-kroner. Man diskuterer lidt om tallene, om det er 12 mia kr. eller 15 mia kr. i 1974-kroner, man diskuterer lidt, om selve Saltholmprojektet er 4 mia kr. eller 6 mia kr., men det er i hvert fald et projekt, som, fra det blev fremsat og i løbet af et års tid, er steget med ca. 30 pct. i gennemsnit, hvilket vil sige, at de folk har ret, som siger — og det er jo både kendte erhvervsfolk og fremtrædende økonomer — at disse beløb i 1985- til 1990-priser er af en sådan størrelsesorden, at man vil kunne nævne tal, som i dag dårlig kan forstås, og som det vil være økonomisk uoverskueligt for dette folketing at binde landet til.

Hertil kommer, at det er rigtigt, som det også er sagt fra talerstolen, og hvad den højtærede minister jo i går aftes i radioen heller ikke benægtede, at der er jo ikke lavet sådanne sikre beregninger, at man med sikkerhed kan sige, at Saltholmprojektet — som altså er anstødsstenen for den konservative folketingsgruppe, ikke de andre projekter — kan forrente og afskrive den store anlægssum, der vil blive tale om.

Hertil kommer, som det også allerede er sagt, at alt tyder på, at vi går en udvikling i møde, hvor de prognoser, vi har vedrørende flyoperationer, ikke holder, at vi går en udvikling i møde, hvor stærkere og mere lydsvage fly giver gode argumenter for at bevare en i øvrigt fortræffelig lufthavn og ved en fornuftig udbygning sikre, at den kan klare beflyvningen i mange, mange år frem i tiden.

Man kunne i en parentes henvise til England, der som bekendt for nylig har skrinlagt sit Saltholmprojekt.

Det kan ikke være uden betydning for meningsdannelsen, ej heller her i folketinget, at ikke mindst i den seneste tid har flere og flere, der er kyndige på såvel den økonomiske side af den sag, vi her taler om, som

[Juul-Madsen.]

på den flytekniske, givet udtryk for, dels at støjproblemet på Amager ikke er så stort, som man har forsøgt at gøre det til, dels at dette støjproblem delvis vil kunne løses, idet de klart har understreget, at siger vi ja til disse aftaler, så går vi ind til økonomiske konsekvenser, som er uoverskuelige.

Det må gøre indtryk, at man ved, at alle luftfartsselskaber, ja, hele flyindustrien, investerer stærkt i støjsvage motorer, og at man har udviklet flyprocedurer for at undgå flyvning over beboede områder i nærheden af lufthavnene, samtidig med at vi ved, at antallet af starter og landinger er faldende, fordi luftfartsselskaberne går over til større fly.

Det må også gøre indtryk, hvad der i dag står eksempelvis i Berlingske Tidende, at mens vi ved, vi kan flyve billigt på Kastrup og dermed også sikre Kastrup i konkurrencen, så vil vi komme til at flyve dyrt med meget dyre startpenge på en eventuel Salt-holmlufthavn.

Dette projekt med de store krav, det vil stille til dansk økonomi på et tidspunkt, hvor vi har store økonomiske problemer, kan jeg ikke lade være med at se i relation til andre trafikopgaver, som trænger sig på, og som har betydning dagligt for hundredtusinder, der på en fornuftig og miljømæssigt rigtig og energimæssigt rigtig måde skal fra deres hjem til deres arbejdsplads og tilbage igen.

Det fremgik jo af det forslag, som den højtærede minister for offentlige arbejder kom med forleden dag, at der med denne økonomi ikke var råd til at løse meget nære problemer ved, at man f. eks. efter planerne hurtigt gennemførte S-togene til Køge, til Roskilde, til Frederikssund, fik løst de interne kommunikationsproblemer i det københavnske område osv., og jeg kunne fortsætte med lignende problemer ud over landet. Jeg har i denne forbindelse det synspunkt, at når vor økonomi er så snæver, at vi ikke på rimelige måde kan løse de pro-

blemer, der har betydning for de mange tusinde mennesker, der dagligt skal på deres arbejdsplads, så vil vore chancer for at løse de problemer blive endnu ringere, i det øjeblik vi har bundet os til så store investeringer, som der her er tale om.

Derfor skal jeg slutte med at sige, at den konservative folketingsgruppe, der er tilhænger af, at vi bygger den bro eller den tunnel over Store Bælt, som vi har talt om, meget gerne vil være med til at forhandle HH-tunnelen, og at vi da meget gerne vil være med til at forhandle de problemer, der i øvrigt trænger sig på vedrørende både den nære og den fjerne trafik, men at vi er utilfredse med en pakkelsesløsning, der binder det hele op omkring et Saltholmprojekt, hvor vi altså mener, at de økonomiske konsekvenser er uoverskuelige, og hvor vi ikke engang føler os sikre på, at de trafikmæssige resultater vil blive fuldt tilfredsstillende.

Ib Larsen (CD):

En avis skrev for nylig, at nu skulle disse trafikinvesteringer til behandling i folketinget for 117. gang. Det er rigtigt, at det er en sag, der er talt meget om såvel her som i aviserne, og det er svært for ordførerne at tilføje nyt i større omfang, men sagen bør alligevel gå til en seriøs behandling i udvalget.

Heri er jeg dog uenig med den radikale ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, som i en diskussion i Radiotinget i søndags sagde, at hans parti var stemt for at beslutte sig nu og altså uden udvalgsarbejde. Det føles lidt mærkeligt, da samme hr. Bilgrav-Nielsen for få måneder siden stillede forslag her i tinget om en nyvurdering af alle projekterne. Nu vejrer den radikale ordfører en mulighed for, at der i tinget skulle være et flertal imod, og så kan al saglighed udelades. Men jeg forstår, hr. Bilgrav-Nielsen i sidste øjeblik har besindet sig.

Samtidig nævner hr. Bilgrav-Nielsen trafikkommissionens formand. Jeg synes, hr. Bilgrav-Nielsen skulle lade være med at

[Ib Larsen.]

nævne en kommission, som ikke har været indkaldt i 4 år, og jeg tror, formanden var bedst tjent med ikke at blive nævnt her.

Udvalgsarbejdet, som vi skal i gang med nu, bør gå på en saglig drøftelse af ratifikationsbestemmelserne og ikke en stirren sig blind på økonomien i projekterne, som ingen efter min mening alligevel kan bedømme i dag. En fremtidsforsker sagde for nylig, at ultraditionelle ideer i samfundsudviklingen ikke burde være et begrænsende bånd for politikere, og at i en foranderlig verden kræver et demokrati for at fungere politikere, der har såvel visioner som evne til at omsætte fantasi til virkelighed. Jeg er meget enig med denne forsker i hans bedømmelse.

Jeg vil ved denne lejlighed ikke gentage, hvad jeg sagde sidst, men bringe noget, der efter min mening er nyt. Den 3. oktober i år holdt SAS' administrerende direktør, nordmanden Knut Hagrup, et foredrag på den norske handelshøjskole. Foredraget hed „SAS og den internationale luftfart“. I sit foredrag, der ikke på nogen måde skal opfattes som en politisering omkring de projekter, vi behandler i dag, udtaler direktøren sig om SAS' fremtid og især om mulighederne for rettigheder for landinger og overflyvninger i de lande, SAS nødvendigvis må have luftfartssamarbejde med. Det drejer sig om Nordamerika, Europa og Sovjetunionen, altså store lande hovedsagelig med mange millioner indbyggere. Skandinavien har 17 mill. indbyggere. Det er derfor en forudsætning i fremtiden, at SAS i Skandinavien kan tilbyde samme rettigheder og muligheder, som er en forudsætning for, at rutetrafikken til og fra Skandinavien er så tilpas stor, at andre landes luftfartsselskaber er interesserede i at beflyve Skandinavien. Er de ikke det, dør SAS. SAS er indtil dato det eneste skandinaviske foretagende, der er lykkedes, og det beskæftiger i dag 15.000 mennesker.

Lufthavnen på Saltholm er derfor efter min overbevisning stadig væk på sin plads og en nødvendig forudsætning for SAS. Dens placering mellem Sverige og Danmark med et opland i København og på Sjælland med dets industri og handel og ligeledes i Sverige fra Göteborg til syd for Malmö gør, at den kan blive et luftfartscentrum, andre luftfartsselskaber ønsker at beflyve.

Jeg kan i øvrigt støtte alle de øvrige projekter, som er omtalt i aftalerne.

Til sidst vil jeg gerne sige til dem, der er kommet med forslag om forskellige alternative løsninger og muligheder for placering andre steder, at vel skal sagerne da undersøges, og det er de efter min mening også blevet, men der er et gammelt ordsprog, der siger: den, der ustandselig vil overveje alle muligheder, inden han tager et skridt, kommer til at tilbringe sit liv på ét ben. Jeg håber, modstanderne kommer ned på begge inden næste afstemning.

Iversen (CD):

Ja, nu må jeg se, om jeg kan holde begge ben på jorden.

Det er sikkert blevet bemærket af mange, at personligheder, der må anses for kompetente på det økonomiske område, i den seneste tid har fremsat ret markante udtalelser om de økonomiske aspekter, der er konsekvenserne af de aftaler, der i dag er til behandling. Jeg går ud fra, at regeringen og venstre anser den nuværende finansminister for kompetent.

Ratificerer man aftalerne, er den danske stat bundet til investering af en, man kan vist godt sige ukendt størrelsesorden. Men heri ligger så sandelig en voldsom risiko, en risiko, der kan afføde den største betænkelighed. Betænkeligheden gælder for mit vedkommende først og fremmest Saltholmprojektet. De driftsberegninger, der foreligger, sandsynliggør ikke, at dette bliver et foretagende, der kan give overskud, endsi­ge hvile i sig selv, tværtimod. Selv med lineær afskrivning over 25 år eller 4 pct. p. a., om man vil, synes jeg nok det ser yderst betænkeligt ud.

På negativsiden bør det endvidere tages i betragtning, at anvender man rentes rente metoden som beregning, åbner der sig nogle lidt uhyggelige perspektiver med det renteniveau, vi har i øjeblikket; det er voldsomme gældsforpligtelser, man påtager sig, og det er altså staten og dermed befolkningen, der har risikoen.

Endelig står der i den forbindelse det tilbage, at det er til et mere eller mindre prestigebetonet projekt, at en sådan tilgængelig likviditet skal anvendes. Der er andre ting, der trænger sig på, og vor kreditværdighed skulle nødig forringes i den grad, at vi ikke

[Iversen.]

havde mulighed for at skaffe penge til det, der må anses for at være mere nødvendigt. Når man i dette ting har de største vanskeligheder ved at finde besparelser og omsælgninger for 7 mia kr. til nedsættelse af direkte skatter, skal man nu tage stilling til udgifter, der, ganske vist over en årrække, andrager et endnu større beløb.

Når jeg finder Saltholmprojektet tvivlsomt, er det ikke alene på grund af dets alvorlige økonomiske konsekvenser, men i allerhøjeste grad, fordi det er et spørgsmål, om det i det hele taget er hensigtsmæssigt og dermed nødvendigt med en sådan lufthavn. Jeg synes, mange ting har ændret sig, siden denne gigantplan så dagens lys. Det er ikke mere givet, at mammutlufthavne er det rigtige. I Amerika er, som det vist tidligere er nævnt, passagerantallet dalet med 25 pct. inden for den seneste tid. Olieprisernes voldsomme stigninger kan vel bevirke, om ikke at antallet af passagerer stadig vil falde, så at stigningstakten bliver minimal. Vi har igennem 1960'erne vænnet os til, at velfærden var stadig accelererende. Mon ikke vi skulle besinde og med hensyn til dette projekt virkelig tage erkendelsen af den situation, vi har bragt os selv i, mere eller mindre os selv? De udefra kommende besværligheder kan vi jo ikke i samme grad have ansvar for, men det er ikke derfor mindre nødvendigt at se kendsgerningerne i øjnene og tage konsekvensen heraf.

Jeg synes nok, det er værd at bemærke, at Norge og Sverige har slået hul i den fiktion, at alle udlandsruter skulle igennem Kastrup og altså senere Saltholm. Sådan er det jo faktisk ikke længere undtagen for Danmarks vedkommende. Her har man hidtil afvist alle planer om andre udgangspositioner for udlandsruter end netop Kastrup. Undertiden har jeg det indtryk, at man helt overser den kendsgerning, at 53 pct. af den danske befolkning bor vest for Store Bælt. Jeg tror, det er rimeligt og nødvendigt at prøve at se Danmarks hele lufttrafikale situation med helt nye og velpudsedede briller.

Jeg kan altså ikke få anden opfattelse af Saltholmtilhængerne, end at man nu har lagt sig fast på dette projekt, tager kikkerten for det blinde øje, søger nye argumenter til de én gang fastlagte holdninger, at mange

ting har ændret sig, og at kendsgerningerne bogstavelig talt gør oprør. Det synes jeg man lader til at være temmelig lidenskabsløs over for.

Jeg vil til slut minde om den gamle sandhed, at hvis forudsætningerne har ændret sig, så har man både ret og pligt til at skifte standpunkt.

Henning Philipsen (SF):

Det forholder sig vel således med disse lovforslag, at her er tale om forskellige projekter, som i disse overenskomster hænger sammen og derfor efter min opfattelse udgør en helhed. Det er der intet nyt i, og jeg havde derfor regnet med, at det ikke ville have været relevant, at vi nu her giver os til en gang til at diskutere projekterne som enkeltdele i denne debat.

All right, vi har altså alligevel fået en Saltholmdebat, en debat om noget, som jo er vedtaget her i folketinget. Så kan det vel være nødvendigt på baggrund af de indvendinger, der har været, hvoraf der også findes relevante og saglige indvendinger, alligevel at gøre opmærksom på, at der gives ingen garanti for, at projekter næsten uanset deres størrelse ikke vil kunne blive fejlinvesteringer, hvis det er således, at man ikke har en mulighed for at korrigere hen ad vejen. Alligevel kan man altså komme så langt i et anlæg, at det vil være dyrere og mere u hensigtsmæssigt at stoppe et igangværende anlæg, uanset om man har foretaget korrektionerne, end det vil være at gøre anlægget færdigt. Heri er der heller intet nyt, sådan forholder det sig uanset projektets størrelse.

Men når jeg har sagt, at man må have mulighed for korrektioner, vil jeg også godt føje til, at vi i mit parti gerne vil have nogle flere tal på bordet ud over dem, der er oplyst. Vi har en til vished grænsende fornemmelse af, at tallene for operationsmuligheder — jeg tror nok, man i luftfartssproget kalder det de operationelle muligheder — ikke ligesom står i forhold til den forudsatte trafik, i og med at man vedtog loven om Saltholm.

Så et par bemærkninger om beskæftigelsen. Jeg tror, det er naivt at bilde både sig selv og andre ind, at det kan påvirke den aktuelle arbejdsløshedssituation, om Saltholm kommer i gang eller ej. Men hvor det

[Henning Philipsen.]

kan have nogen betydning, føler jeg mig overbevist om, er i det øjeblik, folketingset har truffet sin beslutning, hvad enten den nu bliver positiv eller negativ, men blev den positiv, ville det i hvert fald have den betydning, at adskillige teknikere måtte i gang, at de virksomheder, de firmaer, som måtte i gang, ville have en mulighed for at planlægge, og ikke mindst planlægningen betyder så enormt meget. Men det er naturligvis derfor, man ikke kan løse de aktuelle arbejdsløshedsproblemer ved hjælp af Saltholmprojektet eller nogen af de øvrige projekter i denne sammenhæng her; men at det til gengæld vil have en enorm beskæftigelsesmæssig betydning fremover, er en anden side af sagen. Men jeg synes, at man skal lade være med at bilde sig selv ind, at det vil kunne løse arbejdsløshedsproblemet inden for den næste måned eller to.

Jeg vil godt fremhæve det, der tidligere er gjort opmærksom på, i forbindelse med disse overenskomster, nemlig det nordiske perspektiv, som det vel ikke er ubekendt at mit parti tillægger den allerstørste betydning. Jeg vil i den forbindelse også sige, at det forekommer mig rigtigt, at man kan diskutere tidsterminerne, og det er vi villige til at gøre hen ad vejen, det er ganske klart, men set i forhold til et nordisk perspektiv tillægger vi selve afgørelsen den betydning, som vi tidligere har givet udtryk for.

Som sagt, sådan som tingene ligger oplyst for os for nærværende, er der en lang række oplysninger yderligere, som vi gerne vil have fat i, og som vi vil bede om i det kommende udvalgsarbejde, og før vi har dem, vil mit partis folketingsgruppe ikke tage endelig stilling til disse overenskomster, inden vi kommer til den endelige afstemning.

Jeg vil godt i samme forbindelse efterlyse, om det ikke ville være rimeligt, om der i den udvalgsbehandling kommer til at indgå de erfaringer, man har i Frankrig om den såkaldte Orly-vestlufthavn med den annekslufthavn, man også dér har opført, og ikke mindst forholdene omkring den nye de Gaulle-lufthavn, som også er etableret i nærheden af Paris. Jeg synes, det ville være rimeligt, om vi i det udvalgsarbejde, der skal foregå, fik disse oplysninger foruden en lang række andre oplysninger om projekterne, som altså er nødvendige for mit partis

folketingsgruppe, før vi tager den endelige stilling.

Inge Krogh (KrF):

Da vi sidste gang havde disse projekter til behandling — det var under det radikale venstres forslag om nyvurdering — anmodede jeg trafikministeren om nye oplysninger; det er blevet efterfulgt, og vi har fået flere oplysninger til udvalget. Jeg kan sige, at for mig og størsteparten af min gruppe har disse oplysninger betydet, at vi egentlig synes, at Saltholm er endnu mindre berettiget, end vi har syntes før.

Der er tale om investeringer på Saltholm på ca. 5½ mia kr., og vi mener, det er et meget stort beløb og også for stort i vores nuværende situation. Der er nævnt, at det vil være betydningsfuldt for beskæftigelsessituationen, men jeg tror, vi har andre trafikinvesteringer, som egentlig ligger mere parat. Vi kan nævne sådan noget som S-baneudbygningen i hovedstadsområdet, motorvejene over Fyn og kystsikringen i Vestjylland; det er alt sammen ting, som vi synes man kan begynde på nu, som ligger parat, og som er påbegyndt.

Endvidere giver oplysninger om trafikken på Kastrup lufthavn ikke særligt grundlag for, at man bør gøre den større eller bygge Saltholm. Det har vist sig, at i 1974 har der været færre landinger og færre starter end i det tilsvarende tidsrum i 1973; til gengæld har der været transporteret betydelig flere passagerer, dvs. man har større enheder, større fly, og hvis vi ser vinterfartplanen for vores indenrigsfly, vil vi se, at der er færre starter og færre afgang, men der er flere sæder til rådighed; det vil altså sige, at tendensen går imod større fly. Det betyder bl. a. også, at tværbanerne derude benyttes mindre, de, som giver den største støj; dem kan man altså i nogen grad undgå eller indskrænke brugen af. Man ved også, at selv om flyvepladsen bliver flyttet til Saltholm, vil der stadig væk være store dele af Amager, der bliver generet af støjen fra flyvepladsen. Endvidere er der forskellige miljøsynspunkter; jeg vil igen nævne Saltholm med dens meget særegne dyre- og specielt fuglebestand, som vi synes det er værdifuldt at bevare.

Nu betyder det nordiske samarbejde både kulturelt og erhvervmæssigt meget for min

[Inge Krogh.]

gruppe, vi har diskuteret det meget, og vi ville ønske, det kunne lade sig gøre, som det har været fremført, at man kunne skyde lufthavnen ud af projektet og nøjes med den faste forbindelse, altså broen fra Sverige til Saltholm og tunnelen fra Saltholm til Karstrup. Vi mener, det ville være betydningsfuldt at have den, og vi går også ind for HH-forbindelsen i øvrigt. Det ville ikke kræve så mange investeringer, hvis vi kun havde den faste forbindelse, og man ville også få mindre miljødelæggelse i selve København; i det øjeblik vi har Saltholm lufthavn, bliver der en meget stærk trafik ind igennem København, og det vil også kræve yderligere investeringer vel nok i forbindelsen fra Saltholm til København, bl. a. en ekstra tunnel til S-bane, som sandsynligvis vil være nødvendig.

Til slut vil jeg lige omtale det tredje forslag, som hører ind her. Det forudsætter, at projektet bliver vedtaget i sin helhed, og dér vil vi kunne gå ind for, at såvel jordbund som havbund stilles vederlagsfrit til rådighed for bygningen; specielt vil vi også være interesseret i, at redningsmateriellet udbygges, som det er foreslået, på grund af lufthavnens særegne beliggenhed.

Fuglsang (DKP):

I Børsen i går havde en ingeniør en noget ejendommeligt, men desværre ikke helt enkeltstående argumentation i den sag, som vi behandler her. Hans motivering for i hvert fald at foreslå en udsættelse af lufthavns- og andre trafikantlæg gik i al sin enkelhed ud på, at nu er der gået 33 år, siden civilingeniør Kampmann i 1941 fremlagde det første skitseprojekt til en lufthavn på Saltholm, og når der var gået så lang tid, hvorfor kunne vi så ikke udskyde det én gang til?

Jeg sagde, det var typisk, for hvor længe varede det ikke, fra da folketinget i 1917 vedtog, at der skulle bygges en havn ved Hanstholm, og så til havnen virkelig blev bygget? Selvfølgelig vil det være noget af en præstation at slå denne rekord i sendrægtighed, men hvad vil man nå ud over det ved det? Hanstholm havn blev jo ikke billigere ved det, og det gavnede ikke landet og langt fra Jyllands økonomi som helhed, at man gjorde det. En udskydelse af lufthavns-

projektet på ubestemt tid vil næppe heller gøre det billigere eller gavne landet.

Blandt andre lignende eksempler kan nævnes Københavns tunnelbane. Man er som helhed enig om det påtrængende behov for at gennemføre en sådan. Vi ser byer i andre lande løse denne opgave, men her skydes den stadig ud i det uvisse. Er der nogen, der tror, at den bliver billigere af det? Er der nogen, der tror, at den gavner landets økonomiske situation eller løser hovedstadens trafikproblemer?

Vi står nu her over for at skulle ratificere to overenskomster, som er underskrevet, og som for længst er ratificeret af den anden part, Sverige. Jeg vil gerne sige, at jeg hører ikke til dem, der tror, at det øger tilliden til folketinget eller troværdigheden og respekten for vores land internationalt, om vi nu har et andet standpunkt til en aftale, bare så kort efter at vi var enige om den eller i hvert fald havde flertal for den, og altså nu løber fra den.

Man forklarer den ændrede stilling med, at forudsætningerne er blevet anderledes, Danmark er blevet fattigere, og hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at der er en tendens til, at lufttrafikken daler. Hvad det sidste angår, er det jo ikke et udtryk for en tendens til, at behovet for lufttrafik er blevet mindre, end det tidligere var. Årsagen her er jo nærmest den samme som den, der er skyld i, at f. eks. forbruget af oksekød pr. indbygger falder, nemlig at priserne efterhånden er bragt i en højde, så folk ikke er i stand til at betale dem. Det er da klart, at det må indrømmes, at det er mange penge og midler, som i en årrække bindes til disse projekter, også set på baggrund af den almindelige økonomiske situation. Derimod tror jeg ikke, der, sådan som hele situationen udvikler sig, vil blive nogen problemer med hensyn til arbejdskraft.

Men skal vi ikke midt i jammeren over vores fattigdom også se på, hvad vi opnår af de investerede midler? Uden helt at ville drage sammenligninger vil jeg dog minde om, at det var i en ikke mindre anspændt økonomisk situation og på en tid, hvor Danmark økonomisk var langt svagere udviklet end i øjeblikket, at man så sig i stand til at bygge Lillebæltsbroen, og mig bekendt har ingen bestridt, at det var en nyttig og

[Fuglsang.]

positiv investering også på længere sigt.

Med hensyn til de mange milliarder kroner, som det koster, vil jeg da også gerne sige, at der findes jo årsager, som det kunne være nødvendigt at pille ved. Der siges f. eks. udtrykkelig i følgelovforslaget, nr. 30, at der gives bemyndigelse til ekspropriation, og at disse ekspropriationer foretages efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom. Rent umiddelbart måtte man måske nok spørge: ja, hvordan i alverden skal man ellers gøre det? Men ret beset: giver ikke talrige erfaringer for, hvordan spekulation mere end noget andet fordyrer dette såvel som andre offentlige anlæg, grund til overvejelser med hensyn til mulighederne for at bremse denne ødelæggende spekulation i denne forbindelse?

Af uransagelige grunde inddrages nu den påstand i debatten, at Saltholmprojektet slet og ret er blevet et prestigespørgsmål. Jeg gad da nok vide, hvordan man begrundet en sådan påstand. Jeg for mit vedkommende vil gerne sige ganske klart fra. Det er dog ganske almindeligt kendt, at i et højt udviklet, specialiseret samfund som det, Danmark efterhånden har udviklet sig til, indtager udviklingen og udbygningen af det bedst mulige og mest effektive transportsystem en nøglestilling. Der er, må og vil være en vekselvirkning mellem udbygningen af et sådant transportsystem og den økonomiske udvikling overhovedet.

Herudfra ser jeg også den beskæftigelsesmæssige side af sagen. Jeg tror da heller ikke, at selve disse anlægsarbejder vil løse vores beskæftigelsesproblemer, selv om det selvfølgelig vil virke længere ud end til dem, der direkte kommer til at arbejde med projekterne, men det, det drejer sig om her og ved andre transportspørgsmål, er jo at skabe forudsætninger for landets udvikling i bredeste forstand.

Dertil vil jeg gerne føje, at jeg savner en almindelig landsomfattende trafikplan, en plan for en koordineret udbygning af landets samlede behov og ikke den kritik- og halsløse nedlægnings af trafiklinjer, som vi er vidne til i øjeblikket.

Det, jeg siger her, vil for den konkrete sag, som vi behandler, betyde, at vi betragter den som en del af et hele og selvfølgelig herunder også inddrager såvel Helsingør-

Hälsingborg-overfarten som Storebæltsforbindelsen. Vi vil være med til at fremme, hvad der binder vores landsdele sammen. Vi vil også være med til alt, der kan styrke vores forbindelser til det øvrige Norden, også ud fra den overbevisning, at dette i sidste instans også gavner os selv.

Jeg vil også gerne sige, at vi finder en bemærkelsesværdig modsætning mellem modstanden mod at ratificere disse overenskomster, som for ikke så længe siden i hvert fald også et flertal i denne sal betegnede som positive, og på den anden side den beredvillighed, hvormed man synes at ville bøje sig for nogle fremmede magters krav om, at vi skal forhøje akseltrykket på vores landeveje til 10 t, noget, som vil koste os ganske betragtelige beløb også; det er en udvikling, som, hvis den bliver gennemført, i modsætning til den sag, vi behandler i dag, afgjort vil have negative virkninger.

Til slut vil jeg gerne sige, at vi er gået uden om en række særlige problemer. Det er f. eks. ikke, fordi jeg på nogen måde undervurderer et spørgsmål som den støj, der i øjeblikket plager Amager, men jeg har her i første omgang villet holde mig til det mere principielle, og det er, at mit parti vil gå ind for, at vi får disse overenskomster ratificeret.

Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.30.

Mødet udsat kl. 12.28.

Mødet genoptaget kl. 13.30.

Forhandlingen genoptoges.

Ib Christensen (DR):

Når retsforbundets folketingsgruppe vil stemme imod ratifikationen af disse aftaler, skyldes det i alt overvældende grad den politiske forpligtelse, Danmark påtager sig ved at vedtage disse aftaler, at bygge en storlufthavn på Saltholm. At dette er tilfældet, fremgår jo både af udtalelser fra den svenske trafikminister og af den danske trafikministers fremsættelse, hvor ministeren jo siger:

[Ih Christensen.]

„således at folketinget i nær fremtid kan tage stilling til, om vi skal have de faste forbindelser til Sverige og luftrumsaftalen og dermed, om anlægsloven af juni 1973 om Saltholmlufthavnen skal gives et reelt indhold eller ej.“

Dermed er det sådan set præciseret, at her er der reelt tale om en definitiv afgørelse for eller imod etablering af en storlufthavn på Saltholm.

Forinden jeg går ind på en udredning af vor stilling til dette, vil jeg dog godt først gøre et par bemærkninger omkring de faste forbindelser over Øresund.

Det, jeg kunne tænke mig at rejse over for ministeren, er, om man på et tidspunkt har overvejet eller kunne tænke sig at overveje, under forudsætning af at ratifikation ikke kan gennemføres i dette folketing — hvad meget tyder på, i hvert fald vil det være meget vanskeligt — en anden linjeføring over Øresund, om man kunne tænke sig en linje fra Saltholms nordspids til Barsebäck, en afstand, der ikke vil være større end den, der er stipuleret i aftalerne, og som kunne spare en omvej på ca. 24 km. I den forbindelse er det for så vidt forbavsende, at man ikke på noget tidspunkt øjensynlig har vurderet den merudgift til benzinformbrug o. lign., som en sådan omvej, som der faktisk nu er tale om, koster.

Da man projekterede Færolinjen i forbindelse med den nye Storstrømsbro, regnede man med, at den 6 km omvej, der dér er tale om, vil betyde en kapitaliseret merudgift på 131 mill. kr. i 1968. Hvis vi tager hensyn til, at der er tale om den firdobbelte afstand og tager hensyn til langt større trafikintensitet, er der vel tale om en kapitaliseret merudgift på omkring 1,7 mia kr., det er dog ikke småpenge. Dette er desværre ikke et enestående eksempel på, hvor ufuldstændige beregninger man har lagt til grund for hele dette spørgsmål.

Et andet spørgsmål, som jeg også gerne vil drøfte i udvalget i hvert fald, er spørgsmålet om den faste kollektive trafikforbindelse over Øresund, om man virkelig skal undlade med det samme at etablere en jernbane. Det kunne meget vel tænkes, den kollektive trafiks udvikling taget i betragtning, at det kunne være ønskeligt og rigtigt at vente med at etablere KM-linjen, hvis det

bliver denne, men så til gengæld samtidig få en jernbaneforbindelse. Hvis man tænker sig den linjeføring, som jeg imidlertid var inde på før, ville man kunne spare Helsingør-Hälsingborg linjen, og det vil svare til 1,2 mia kr. sparet i etablering; det svarer så nogenlunde til, hvad det vil koste at etablere en jernbanelinje.

Disse ting synes jeg burde undersøges nøjere, og i det hele taget må jeg sige, at det er forbløffende, at man i den rapport om den faste forbindelse over Øresund, som foreligger, slutter med at sige, at med trafikbelastningen dér kan det være aktuelt efter år 2000, at man på kollektivtrafikken får fast forbindelse på separat bane. Der findes dog ikke anledning til eller mulighed for nu at afgøre, hvilket system der er optimalt for tiden omkring år 2000. Det siger man, som om man i og for sig bare fremskriver en udvikling, der i forvejen ligger, uden at tage en politisk stilling til, hvad der måtte være det gunstigste alle forhold taget i betragtning. Vi må heller ikke her glemme, at det jo betyder en 50 pct. udvidelse af investeringsudgifterne, hvis man venter med at etablere en togforbindelse. Et andet aspekt, som jeg også savner en belysning af, er det, som en fremtrædende trafikplanlægger og planlægningskonsulent, cand. polit. Uffe Bundgaard Jørgensen, skriver om i sin prisbelønnede afhandling om Saltholmlufthavnens økonomiske aspekter; Dér skriver han i Nationaløkonomisk Tidsskrift fra 1970 på side 76:

„Man må ved Saltholmlufthavnen antage, at den faste forbindelse mellem København og Malmø vil blive fordyret i forhold til den billigste broløsning med ca. 520 mill. kr.“

Det vil altså sige, at hvis folketinget måtte foretrække den billigste broløsning, lader det sig ikke gøre, hvis Saltholmlufthavnen skal etableres; det betyder en merudgift på 520 mill. kr. Også det aspekt må man have med.

Derefter vil jeg i øvrigt sige, at bortset fra at man har sammenholdt en Saltholmlufthavn med en eventuel placering af en storlufthavn på Sydager, har man jo ikke foretaget nogen virkelig dybtgående og seriøs undersøgelse af de alternativer, der foreligger. Vi ved, at Kastrup under alle forhold skal udbygges for 925 mill. kr. inden 1985, og det er ikke undersøgt, om det ikke

[Ib Christensen.]

kanne være tilstrækkeligt at gøre dette og så foretage andre investeringer, eventuelt udvidelser af Billund og andre danske provinslufthavne til at tage en del af chartertrafikken.

Spørgsmålet om en lufthavn ved Lammefjorden, som også har været inde i debatten, er heller ikke blevet undersøgt.

Endelig dette, at man kunne forlægge chartertrafikken til Sturup, den svenske lufthavn i Skåne, er heller ikke blevet undersøgt.

Det er bl. a. disse ting, trafikøkonomisk professor H. P. Myrup med rette har kritiseret.

Endelig nævner han også, at man, hvis man kunne ophæve SAS-monopolet og få propeldrevne indenrigsfly, kunne flytte hele indenrigsflytrafikken i Danmark til den Tune lufthavn, som nu engang ligger der.

En anden mulighed, som man også kunne drøfte, og som heller ikke er belyst tilstrækkeligt, er, at når vi får den faste forbindelse over Store Bælt, Storebæltsbro eller tunnel, hvad det bliver — der er jo vedtaget Storebæltsbro, og jeg er overbevist om, at også i dette folketing er der et flertal for en fast forbindelse over Store Bælt — ja, så betyder det, at man kan rejse med intercitytog, lyn-tog, fra Københavns centrum til Århus centrum på et par timer, og det vil betyde en væsentlig aflastning af indenrigsflytrafikken. Alle disse alternativer savner man en grundig belysning af.

Vedrørende prisen er det jo sådan, at det reelt i 1974-kroner kommer til, når man tager tilslutningsforbindelsen til Saltholm med, at ligge på 6 mia kr. i 1974-priser. Hvis man i stedet for at regne med en rente på 4½ pct., som jo er en direkte subsidiering, regner med bare 10 pct. i rente, vil det sige, at man i løbet af 10 år kommer op på 10 mia kr. Men hvis man regner med 12-16 pct., som er den mere reelle rente, med den rentefod vi har i dag, er det med rette, man i debatten har kunnet henvise til, at det måske snarere, når det kommer til stykket, bliver 15-20 mia kr.

Til belysning også af prisen kan henvises til, at den ny lufthavn i Paris er beregnet til at koste 8½ mia kr. I Tokyo bygger man en storlufthavn til 14 mia kr. Maplinprojektet i

England er som også nævnt af andre ordførere jo skrinlagt på grund af de økonomiske omkostninger.

Men hvis man bare regner med 10 mill. passagerer i 1985 på Saltholm, vil det, hvis vi regner med 10 mia kr. — og det er i allerhøjeste grad realistisk — betyde en landingsafgift på 100 kr.; det vil kunne mærkes på chartertrafikken, og det vil også betyde en belastning for SAS.

Der er flere, der har taget til orde for, at det af hensyn til SAS OG SAS' fremtid er nødvendigt at etablere sig på Saltholm, men hvis man lægger mærke til de udtalelser, der er kommet fra SAS, er de i stigende grad præget af afstandtagen. I virkeligheden har man et betydelig stærkt indtryk af, at SAS aldeles ikke har noget ønske om at komme ud på Saltholm, og den ene mia kr., som man forudsætter at SAS skal investere, har man ikke, den kan man ikke afse, og hvor får man så finansieret det, som SAS skulle betale?

Der er sagt, at disse aftaler er meget favorable, fordi svenskerne betaler forbindelsen mellem Saltholm og Malmö. Men hvis man ser på de samlede omkostninger for at etablere en fast forbindelse fra Sverige til kontinentet, fra Sverige til Tyskland, betyder det, når vi tager både Storebæltsbro og en eventuel Puttgarden-forbindelse med i betragtning foruden de andre investeringer, der her er tale om, at det reelt bliver Danmark, der afholder de 75-80 pct. af det, det koster at gøre Sverige landfast med Tyskland, og så forstår man jo bedre svenskerne interesse i at etablere en sådan overenskomst, som der her er tale om. Det er ikke lutter hensyntagen og godgørenhed over for Danmark, det er også en klar og kølig kalkule, der ligger bagved.

Dertil kommer beskæftigelseshensyn, som også er nævnt af flere. Allerede i PP II omtalte man jo de alvorlige konsekvenser, det kunne få at etablere så store projekter ressourcemæssigt i løbet af så kort tid; vi må jo erkende, at der i dag ligger en alvorlig beskæftigelsessituation, men som også andre har været inde på, løser dette her jo ikke nogen øjeblikkelige beskæftigelsesproblemer. Det vil vare nogle år, før man er kommet op på maksimum, og Storebæltsbroen, som jeg er overbevist om vil blive gennem-

[Ib Christensen.]

ført også af dette folketing, vil på sin højde beskæftige ca. 4.000, men der vil gå en del år dermed.

Dertil kommer, at beskæftigelses hensynet jo også har en anden relation, nemlig hensynet til erhvervslivet. Når vi, i en situation med rekordagtigt underskud på betalingsbalance og lånebesvær i udlandet, også skal ud til udlandet for at få finansieret denne Saltholmlufthavn, så skader det naturligvis vores samlede lånemuligheder. Det er uundgåeligt, og det vil også skade erhvervslivets lånemuligheder, og jeg gad vide, hvem der tror, at det vil gavne beskæftigelsen og erhvervslivets muligheder for at skaffe beskæftigelse. Det er næppe mange, tværtimod. Derfor er det en meget ensidig betragtning at hæfte sig ved, at dette her skulle være særlig beskæftigelsesfremmende.

Det gælder om samfundsøkonomisk set at tage ressourcerne som helhed i betragtning og ikke se så ensidigt på tingene, som tilhængerne af dette projekt efter min formening gør.

I 1969 viste de daværende prognoser fra embedsmandsudvalget, at man regnede med at nå op på 13 mill. passagerer i 1975. Nu har man nået de 8 mill. passagerer i 1974, så det vil altså sige, at her er endnu et vidnesbyrd om, at man har bygget på prognoser, der ikke viste sig at slå til. Derfor har man også bl. a. måttet korrigere på antallet af flyoperationer. Man har regnet med 283.000 operationer i 1985 fra Saltholm lufthavn. Nu bliver der tale om højst 233.000, fordi der er tale om større maskiner, større maskiner med færre tomme sæder, og det vil med andre ord sige, at behovet er skudt noget ud i fremtiden.

Vi ser nu, som også andre ordførere har været inde på, en stagnation i passagertallet. Man regnede med en stigning på 12 pct. om året, og hvad er så realiteten? Realiteten er, at charterpassagerernes antal er faldet med 12,5 pct. fra første halvår i fjor til første halvår i år, og at rutepassagerernes antal er faldet med 1,5 pct.

Jeg advarer imod at tro, at dette kun er et forbigående fænomen, en almindelig afmatning i øjeblikket.oliepriserne er steget til det tredobbelte i løbet af ganske kort tid, og der er ingen grund til at tro, at de vil falde; tværtimod, der er grund til at tro, at de vil stige yderligere. Det er et permanent ressourceproblem, vi står over for også her. Derfor er det meget letsindigt, hvis man går ud fra, at dette er et midlertidigt tilbageslag, der ikke spiller nogen større rolle i den samlede sammenhæng. Vi må regne med i de kommende år, i 1970'erne, 1980'erne, en væsentligt mere afdæmpet økonomisk vækst end den, vi kendte i 1960'erne. Alle disse forhold bør man tage i betragtning, når man skal afgøre disse ting.

Det, der videre er et politisk spørgsmål, er, om det kan være Danmarks ambition eller en prestigesag for Danmark nødvendigvis at besidde Europas sjette største storlufthavn og Nordeuropas største transitlufthavn. Det kan det efter vores mening alt taget i betragtning ikke. Den norske trafikminister udtalte sig forleden til dagbladet Børsen på en meget åbenhjertig måde om disse ting og antydede direkte, at Norge da satsede på, at Danmark også fremtidig vil dække en stor del af den interkontinentale flypassagertrafik til Norge. Altså, man lader simpelt hen Danmark om at finansiere dette. Det vil i og for sig undre mig meget, om der ikke også bag de svenske overvejelser ligger dette, at man ved at binde Danmark til at lave denne storlufthavn, som i og for sig ikke skulle være en særlig svensk interesse, måske kunne spare på udbygning af de svenske lufthavne, inklusive Sturup og andre.

Dertil kommer, at tyskerne jo har planlagt en lufthavn i Kaltenkirchen 30 km nord for Hamburg, kun en times kørsel fra Kruså. For mange i Jylland vil det være betydelig nemmere, hurtigere og formentlig også billigere at bruge denne. Dertil kommer, at befolkningsgrundlaget jo er væsentligt større i Nordtyskland — det er et tæt befolket område — end det er hos os med 5 mill. indbyggere.

[Ib Christensen.]

Der er derfor masser af grunde, der taler imod dette projekt ud fra enhver betragtning, derunder hidrører også de miljømæssige og forureningsmæssige betragtninger. Saltholm er et værdifuldt naturvidenskabeligt område, ornitologerne har advaret stærkt imod at fjerne dette enestående ornitologiske område, og de har også advaret imod den sikkerhedsrisiko, der ligger i kollision mellem fugle og fly.

Der er videre knyttet nogle begrænsninger med hensyn til vore dispositioner på disse områder i retning af, at da vi jo har et fælles luftrum med Sverige, er det knyttet til aftaler mellem Danmark og Sverige, hvordan dette skal forvaltes. Artiklerne 16 og 19 antyder jo temmelig kraftigt, at vi ikke selvstændigt kan bestemme over luftrumets forvaltning; der kan blive tale om, at svenskerne kræver et forbud mod overlydsfly o. lign., der indsnævrer vore muligheder ud over de muligheder, der i forvejen ligger i at placere en lufthavn midt imellem to store byer.

Videre fremgår det jo klart, at man opererer med en koordinering af flyveledelserne, måske en fælles uddannelse, ja, på længere sigt måske ligefrem en enhedsflyveledelse, fordi der netop er tale om luftrum, der berører hinanden; også deri ligger en sikkerhedsmæssig risiko.

De støjmæssige gener kan muligvis være mindre end dette, hvor man opererer med, at 22.000 danske boliger, eksisterende og planlagte, og 7.000 svenske boliger, eksisterende og planlagte, i større eller mindre omfang vil blive ramt af støjgenerne; professor Ingerslev er jo nu, som det fremgår, ved at revidere prognoserne, men det kan også til gengæld få indflydelse på vurderingen af mulighederne for at bevare lufthavnen i Kastrup.

Den konklusion, som må drages af dette, er naturligvis, at vi ikke kan anbefale ratifikation, at vi må stemme imod. Der er blevet sagt, at det kan vi ikke, altså at det ville ødelægge tilliden til os i Norden og i Sverige, og at det ville ødelægge nogle nordiske perspektiver; jeg synes, at de i denne sal, der har et medansvar for, at Danmark valgte indtræden — enegang — i De europæiske Fællesskaber, skulle være de sidste til at

tale om nordiske perspektiver og nordisk solidaritet.

Men bortset fra dette vil det være indlysende, at hvis denne ratifikationsaftale falder, hvad jeg håber og også tror den gør, vil grundlaget herfor også være indlysende, nemlig at et flertal i dette ting altså ikke ville være med til at gennemføre lufthavnen på Saltholm. Da det trods alt også ud fra et svensk synspunkt er et meget sekundært problem, er der al god grund til at tro, at der vil være mulighed for ret snart at optage forhandlinger med Sverige igen på det grundlag, at der ikke bliver tale om etablering af en storlufthavn på Saltholm.

Derfor vil jeg indtrængende henstille, at man, også de, der er skeptikere og måske ikke rigtig har afklaret deres standpunkt endnu til denne sag — der kan jo være medlemmer af folketinget, der ikke har det — overvejer den situation, der kunne komme til at foreligge, hvis denne ratifikation går igennem f. eks. med 88 mod 87 stemmer, hvad der jo kunne tænkes, om man så tror, at det er et solidt grundlag at etablere disse milliardinvesteringer på. Det vil formentlig betyde, at der heller ikke ved denne afstemning vil blive ro om sagen; det vil også være et problem at skaffe bevillingerne til Saltholmlufthavnen, hvis altså ratifikationen kunne gå igennem. Den situation må man altså også have for øje.

Vi håber og tror, at der vil være mulighed for i udvalget at tale om disse ting, således at den afgørelse, der bliver truffet, bliver så forsvarlig som muligt og bliver således, at man også kan meddele Sverige, at nu er der truffet en endelig afgørelse. Jeg er overbevist om, at skal der træffes en endelig afgørelse — og det skal der snart — så må og bør det blive, at man forkaster dette og så på det nye grundlag forhandler igen med Sverige om etablering af faste forbindelser over Øresund og bygning af Storebæltsbroen.

Birgit Busk (U):

Mit parti, de uafhængige, ønsker, at det offentlige overalt, hvor det er muligt, skal underbygge det private erhvervsliv, som jo til syvende og sidst er det, vi alle sammen lever af.

Til denne underbygning hører de bedste

[Birgit Busk.]

samfærdselsmidler, vi har råd til at anskaffe; det vil sige, at min stilling er uændret fra dengang, vi sidst her i tinget diskuterede broer og lufthavne. Jeg ønsker at vedstå den aftale, som er afsluttet med Sverige. Jeg ønsker Saltholmplanerne gennemført, jeg ønsker forbindelsen over Øresund etableret, jeg ønsker Storebæltsbroen sat i gang hurtigt muligt, og jeg sagde bro og ikke jernbanetunnel. Jeg ønsker vore motorveje udbygget i et meget hurtigere tempo, end vi hidtil har kendt.

Gennem de sidste 15 år har der her i landet under skiftende regeringer, først den socialdemokratisk-radikale regering, så en socialdemokratisk regering, så et rødt S-SF-kabinet, så en VKR-regering og så på ny en slags S-SF regering, været ført en stemmepolitik, hvis resultat er, at det danske samfund har soldet mellem 30 og 40 mia kr. i overforbrug og vellevned. Disse penge har vi måttet låne i udlandet. Det har givet os den udenlandske milliardgæld, som er baggrunden for spørgsmålet, om vi på nuværende tidspunkt har råd til at gå i gang med de store arbejder, der her er tale om.

Jeg vil vende spørgsmålet om og i stedet spørge: har vi råd til at lade være? Hvad vil der ske, hvis vi blot sætter os hen med foldede hænder og konstaterer, at vi hverken har råd til det ene eller det andet, fordi vi har spist pengene op? Der vil for det første ske det, at vi vil bevare den toldgrænse mellem Fyn og Sjælland, som er trukket af De danske Statsbaner gennem færgetakster, og som har givet den store drift i Hamburg frit løb ind over Jylland og Fyn, efter at fællesmarkedet har slettet den tidligere toldgrænse mellem Danmark og Tyskland. Og som det sikkert ikke er nogen i denne sal ubekendt, nærer Hamburg ingen betænkeligheder ved at bruge de penge, der skal til for at sikre et blomstrende erhvervsliv. Uden broen over Store Bælt vil vi i løbet af ikke så forfærdelig mange år se vore to vestlige landsdele som filialer af den store tyske Hansestad, og det kan vi takke os selv for.

I Øresundsregionen ligger det modsat. Her betyder en afvisning af forbindelserne over til Skåne og af lufthavnens flytning fra Kastrup til Saltholm ikke, at vi garderer os mod en erhvervsmæssig konkurrence fra Sverige, men at vi afskærer os selv fra de

store erhvervsmæssige muligheder, der ligger på den anden side af Øresund. Det betyder endvidere, at det image, som København har skabt sig som knudepunkt for den nordeuropæiske lufttrafik, vil gå i opløsning og meget hurtigt vil blive flyttet over til Sverige, der jo ligesom Hamburg ikke er bange for at bruge de nødvendige økonomiske midler til underbygning af sit erhvervsliv. Hvad det vil betyde for det danske erhvervsliv og for dets evne til at beskæftige den danske befolkning og opretholde dens levestandard, behøver man ikke at have universitetsuddannelse for at kunne vurdere.

Jeg skal ikke komme ind på de mange tekniske problemer, der er rejst omkring Kastrup og Saltholm, men vil blot lige pege på, at hvis den nye store lufthavn på Saltholm ikke kommer, vil luftbrølet over Amager ikke blot fortsætte, men blive udstrakt til store dele af Københavns vestlige omegn, fordi det da bliver nødvendigt at flytte en væsentlig del af vor indenrigsflyvning til den ulovlige lufthavn i Tune. Jeg beklager de mennesker derude, som vi på denne måde vil påtvinge en helt unødvendig støjplage, ligesom jeg beklager de tusinder af beboere på Amager, som modstandere af Saltholm ikke vil fritage for den også her unødvendige, ulidelige støj fra luften.

Jeg forstår i og for sig godt de medlemmer af tinget, som foretrækker udbygning af lokale lufthavne rundt i landet i stedet for Saltholm. Det samme oplevede vore bedsteforældre og oldeforældre jo dengang for mange år siden, da det eneste saliggørende var at få lokale jernbaner til at sno sig igennem folketingsmændenes valgkredse og en folketingsmands dygtighed som politiker blev målt i hans evne til at få flest muligt jernbanestationer placeret i sin kreds. Det være sagt uden spor af malice over for hr. Bilgrav-Nielsens specielle interesse for lufthavnen i Billund.

Men selv om jeg altså her forstår de pågældende medlemmers interesse, synes jeg ikke, det gør sagen bedre. Vi kan ikke i dette land leve af at barbære hinanden, og vi kan ikke leve af at flyve hinanden fra den ene flyveplads til den anden her i landet. Vi kan heller ikke leve af at lægge vore lufthavne an på chartertrafik. Hvis vi ikke får det store erhvervsmæssige tilskud udefra,

[Birgit Busk.]

som kun de store lufthavne i internationalt format kan være med til at give os, kan vi såmænd godt lukke alle de små og klare os med statsbanernes intercitytog, så bliver der ingen grund til at flyve.

Jeg har endnu en tungtvejende grund til at sige ja til både Storebæltsbroen, Øresundsforbindelserne og lufthavnen på Saltholm, og det er hensynet til landets troværdighed i internationale forhandlinger. Da daværende trafikminister Jens Kampmann underskrev overenskomsten med Sverige, kunne både han og hans svenske kollega med sikkerhed gå ud fra, at den danske underskrift var gyldig, og at den efterfølgende ratifikation både fra svensk og fra dansk side kun var en formalitet. Den opfattelse har vist sig rigtig i Stockholm. Jeg håber, den også viser sig rigtig i København.

Vestergaard Eriksen (FU):

Vedrørende Øresundsbyggerierne er jeg personlig indstillet på at støtte regeringen, når det gælder KM-linjen og HH-linjen; KM-linjen vil vel også få en vis betydning for Bornholm, og det må man vel nok tage med i dette tilfælde, da jeg kommer fra den ø.

Men dermed holder det også op. Når det gælder Saltholm, vil jeg gerne have lov til at understrege, at jeg mener, det faktisk vil være århundredets største fiasko, hvis vi lægger den flyveplads ude på Saltholm. Vi ved ikke i dag andet, end hvad vi teoretisk regner ud, hvilket behov der er for den, når den er færdig. Vi ved heller ikke, hvad den koster til den tid. Vi ved nogenlunde, hvad den vil koste i dag. Jeg tror, det er et alvorligt spørgsmål i sig selv at sige: nu må vi bygge den lufthavn. Jeg ved godt, man ikke kan skrue tiden tilbage; men der er for mig at se ingen tvivl om efter det, jeg overfladisk kan vurdere, at der er truffet forkerte dispositioner igennem årene ude på Amager og Kastrup. Som jeg sagde, kan vi ikke skrue tiden tilbage, men der var måske en mulighed for, at man på en eller anden måde kunne finde løsningen, så man kunne fortsætte ude på Kastrup.

Derfor mener jeg altså, det er helt vildt at gå til Saltholm. Der bliver også et andet

problem: selv om der nok skal være S-tog el. lign. til transporten derud og tilbage, tror jeg, det for ældre mennesker, syge og svage-lige og mange andre bliver et vist problem, at de skal frem og tilbage. Det tager vel ca. 1/2 times tid og det er da også spild af folks tid, hvortil kommer den økonomiske side af sagen.

Derfor ville jeg ønske, der var mulighed for, selv om jeg har forstået disse tre forslag har én sammenhæng, at man trods alt kan adskille dem og eventuelt pille Saltholm ud; så vil jeg som sagt være positivt indstillet for KM-linjen og HH-linjen.

Nu sagde hr. Holmberg i formiddags, at når vi har indgået en aftale, skal vi også stå ved den. Jeg er enig med hr. Holmberg, men spørgsmålet er bare, når det gælder Saltholm, om det ikke, hvis vi skal stå ved den bl. a. af hensyn til et såkaldt nordisk samarbejde, er for dyrt et hensyn at tage. Det er min personlige opfattelse, at man må prøve at foretage en nyvurdering af hele komplekset omkring de påtænkte anlægsarbejder i Øresund.

Det blev også nævnt, at det måske var et spørgsmål, om SAS kan overleve, hvis ikke de kommer til Saltholm. Men spørgsmålet er vel også: har Danmark råd til, og kan vi — havde jeg nær sagt — overleve en sådan stor og dyr investering? Jeg er stadig væk stærkt betænkelig; med de prisstigninger, der har været de senere år, er jeg bange for, at vi kommer meget nær op ad det, som for ikke så lang tid siden Danø fra Odense nævnedede i en tv-udsendelse, og jeg tror nok, det løb koldt ned ad ryggen på mange mennesker på det tidspunkt og måske også på hr. Kampmann.

Jeg må altså til sidst her sige, at er det sådan, at der er en sammenhæng mellem de tre forslag her, kan det kun blive til et nej fra min side, men kan man tage Saltholm ud, er det ja til de to andre og nej til Saltholm.

Adam Møller (KF):

Da de sager, vi behandler i dag, er af afgørende betydning både erhvervsmæssigt, trafikmæssigt og økonomisk for hele det danske samfund og for en temmelig lang periode af det danske samfunds liv, og da jeg ikke i alle forhold og navnlig ikke i kon-

[Adam Møller.]

klusionen er enig med mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Juul-Madsen, ønsker jeg kort at fremføre min bedømmelse af de foreliggende forslag.

Jeg skal ikke gå ind på de mange specielle og tekniske sider af problemet. Alt dette har jo i årevis været forhandlet, overvejet, undersøgt og projekteret, og det må nu antages at være grundigt nok.

Det er selvfølgelig rigtigt, som det ærede medlem hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at der stadig væk kommer nye ting, der spiller ind. Det følger af, at vi nu engang ikke lever i et stationært samfund, men i et samfund i udvikling, et dynamisk samfund, hvor der altid vil komme nye momenter ind, efterhånden som tiden går, og vi ville aldrig kunne træffe en beslutning om nogen som helst ting, hvis vi stadig væk skulle afvente den sidste nye udvikling på et eller andet område. Det glæder mig dog i denne forbindelse at se, at det argument, som modstanderne af disse trafiklinjer tidligere har fremført med megen vægt, nemlig mangelen på arbejdskraft, har vi dog i hvert fald ikke hørt fremført ved denne lejlighed, af nærliggende grunde.

Der har af og til været fremført synspunkter, der så tingene ud fra enkelte landsdeles interesser. Jeg finder en sådan betragtningssmåde ganske fejlagtig. Jeg tror for det første ikke, at folketingets medlemmer skal træffe deres beslutninger ud fra den tilknytning, de kan have til den enkelte valgkreds, men ud fra en saglig bedømmelse af, hvad der gavner det samlede danske samfund, og jeg tror i øvrigt — og det er da begrundelsen for mine synspunkter — at gennemførelsen af den aftale, vi har truffet med Sverige, er af betydning for hele Danmark, for alle dele af Danmark.

Jeg har lagt mærke til, at den første trafikforbindelse, der nævnes i teksten til disse overenskomster, er Storebæltsforbindelsen, hvor det understreges, at forudsætningen for overenskomsten er, at Storebæltsforbindelsen bygges. Det er både Danmarks og Sveriges forudsætning. Enhver ved, hvilken vægt det konservative folkeparti stedse har lagt på, at Storebæltsforbindelsen, som skal binde landsdelene sammen, som skal binde Danmark sammen til en enhed, kommer i stand, og jeg hilser derfor med tilfredshed,

at den er en forudsætning for disse overenskomster.

Jeg tror også, at det for hele Danmark, og i øvrigt ikke alene for Danmark, har meget stor betydning, at Danmark vedkender sig sin beliggenhed som det bindeled, Danmark er både beliggenhedsmæssigt, ideologisk og traditionsmæssigt politisk imellem de øvrige nordiske lande og de lande i Vesteuropa, som vi i øvrigt føler os knyttet til, og som vi er bundet økonomisk sammen med. Jeg tror, det er meget væsentligt for formidlingen af forbindelsen imellem De europæiske Fællesskaber og det nordiske område, som vi er knyttet også erhvervsmæssigt så stærkt til, at vi har nogle faste og gangbare forbindelser, som kan knytte disse to dele af det europæiske kontinent sammen og gøre det ved en formidlende indsats fra Danmarks side.

Jeg tror også, at det har overordentlig stor betydning, at Danmark bevarer den centrale nordeuropæiske lufthavn, som vi har haft hidtil. Jeg ser det som en stor fordel, at der kan være en fast forbindelse fra Europa gennem Jylland, Fyn, over Store Bælt og videre over de to faste Øresundsforbindelser til de nordiske lande.

Denne sag har jo også været diskuteret og gennemdrøftet og overvejet i ministerier, i direktorater, her i salen, i folketingsudvalg, i teknikergupper og i Nordisk Råd.

Må jeg sige med hensyn til det sidste, at jeg har også med glæde bemærket mig, at ingen danske politikere har vendt sig mod de rekommandationer, der er vedtaget i Nordisk Råd, bl. a. en rekommandation, som jeg står her med, hvori der opfordres til, at Danmarks og Sveriges regeringer indgår aftale om bygningen af den faste forbindelse mellem København og Malmö. Det har glædet mig at konstatere, at også mit eget partis repræsentanter i Nordisk Råd har stemt for denne rekommandation. Jeg er ganske enig med dem i deres stillingtagen.

Disse ting gør, at jeg ikke tror, at jeg vil komme til at savne i hvert fald et vist følgeskab inden for den konservative folketingsgruppe, og det ærede medlem hr. Hagen Hagensen, som er forhindret i at være til stede her, har bedt mig om at meddele fra talerstolen, at han i princippet finder gennemførelsen af Saltholmprojektet ønskværdig, men venter med endelig stillingtagen,

[Adam Møller.]

indtil yderligere er oplyst om projektet, ikke mindst om økonomien.

Som det er nævnt før fra denne talerstol, har forskellige danske regeringer helt forskelligt politisk sammensæt og med en forskellig baggrund i partierne her i salen og forskellige sammensætninger af folketinget både med hensyn til personer, der i mellemtiden er udskiftet, og med hensyn til nye partier, der er gået ud eller kommet ind i folketinget, stedse givet et sådant grundlag, at en dansk regering kunne træffe en aftale med Sverige og måtte forvente, at folketinget godkendte, at denne aftale blev virksom. Jeg har selv deltaget i disse beslutninger, og jeg føler mig også forpligtet til at følge disse beslutninger op. Jeg føler i øvrigt, at det er en klog disposition at følge disse beslutninger op, for det kan dog ikke nægtes, at udbygningen af dette trafiknet vil betyde en nedsettelse af det danske erhvervslivs omkostninger. Det vil betyde billigere transport med færre omladninger og også besparelser i den transporttid, der skal anvendes for at få transporterne igennem.

Jeg kan ikke tilbageholde den bemærkning, at det ofte har vist sig, når vi drøftede trafikinvesteringer og iværksatte dem, at vi har haft en tilbøjelighed til i det danske samfund at undervurdere, hvor meget det betyder for samfundsudviklingen. Vi har gennemgående været for sent på den og er kommet med utilstrækkelige foranstaltninger den ene gang efter den anden. Det er bl. a. årsagen til, at vi nu har to broer over Lille Bælt, og at vi formentlig snart får to broer over Storstrømmen. Der har ikke været tilstrækkeligt fremsyn.

Derfor tror jeg, at det ud fra en dansk helhedsbetragtning også vil være økonomisk fordelagtigt, om vi gennemfører de forslag, der er nedlagt i overenskomsterne, og gør det nu. Jeg mener, at de gustne overlægs tid må være forbi, og beslutningens time må være kommet. Jeg synes også, at overenskomsterne er udtryk for et fremsyn. Jeg tror, det er forudsætningen for, at Danmark på en moderne og tidssvarende måde kan udfylde sin naturlige plads blandt nordiske og vesteuropæiske lande. Og ud fra disse betragtninger vil jeg gerne anbefale, at folketinget ved anden og sidste behandling godkender aftalen med Sverige.

Ninn-Hansen (KF):

Mit partis ordfører, hr. Juul-Madsen, og andre ordførere har fremsat nogle indvendinger mod disse forslag, som jeg synes er indlysende rigtige. Uanset hvordan man ser på ideen om Saltholmprojektet, synes jeg da ikke, man kommer uden om, at dette er en sag, der måske af nogle med rette kan opfattes som en stor fremtidssag, men som alligevel binder os økonomisk på en sådan måde, at i hvert fald jeg ikke synes, det kan være forsvarligt, sådan som de økonomiske tilstande er herhjemme i øjeblikket.

Når dansk økonomi er så anstrengt, alvorlig og ulykkelig, som tilfældet er, så synes jeg, der er langt mere nærliggende opgaver at beskæftige sig med end dette. Jeg lagde da også mærke til, at Saltholmprojektets første fortaler her i salen, hr. Kampmann, holdt en forsigtig tale. Det skal jeg ikke bebrejde hr. Kampmann. Jeg synes faktisk, det klædte ham, og jeg forstår godt, han gør det netop i denne økonomiske situation og også over for nogle beskæftigelses-spørgsmål, som denne sag jo slet ikke kan klare, men som skal klares på en helt anden måde.

Denne tilbageholdenhed kan man selvfølgelig så glæde sig over, og jeg kunne også henvise til, at flertallet af ordførerne her i salen er gået imod projektet. Alligevel er der en mulighed for, at disse forslag bliver vedtaget af et spinkelt flertal, og hvad så?

Det er i og for sig den situation, jeg gerne vil komme lidt ind på med et spørgsmål til justitsministeren og med en opfordring til udvalget, for det er da givet, at når vi har to grupper, der står så nær hinanden, så kommer straks spørgsmålet frem om at lade sagen gå til folkeafstemning. Det er jo allerede sket, og det vil komme sandsynligvis meget kraftigere, end det indtil nu har været tilfældet.

Det er også af andre grunde forståeligt. Hr. K. Helveg Petersen er ikke den eneste i denne sal, der har den opfattelse, at det kunne blive et sundhedstegn, hvis vi oftere direkte spurgte befolkningen om en sag, og enhver må erkende, at denne er velegnet til at svare ja eller nej til. Enhver må også sige, at det er rimeligt med en sag, der er så langtrækkende og binder os så stærkt, som denne gør, at befolkningen bliver direkte spurgt. Enhver form for logik og jeg synes

[Ninn-Hansen.]

også interesse for folkeafstemningsprincipet taler altså for, at vi får folkeafstemningen. Men desværre er der indvendinger af formel art, der kan opstilles, i hvert fald over for de forslag, der nu er fremme. De tre forslag til beslutning kan ikke gå til folkeafstemning, og det er vel under alle omstændigheder tvivlsomt, om lovforslaget kan. Det er det, jeg gerne vil høre justitsministeren lidt nærmere om.

Grundlovens § 42, stk. 6, omtaler jo blandt de love, der ikke kan komme til folkeafstemning, love til gennemførelse af bestående traktatmæssige forpligtelser. Det kan vedrøre denne lovgivning, men kan vel også — og derpå går også mine spørgsmål — vedrøre andre love, for hvis denne aftale bliver ratificeret med et spinkelt flertal, så skal selvfølgelig en række andre love blive til senere. De kan muligvis stilles op på en sådan måde, at man må sige, at det er opfyldelse af en traktatmæssig forpligtelse, og så falder muligheden for en folkeafstemning væk, men de kan vel også stilles op på en anden måde, og jeg ville da anse det for ganske og aldeles forkert, hvis man søger at hindre et så berettiget krav om folkeafstemning, som det er, hvis der er en meget lille forskel ved afstemningen og flertallet altså er spinkelt. Jeg vil også anse det for farligt. Det spinkle flertal, der er, kan jo bare på baggrund af den politiske udvikling, vi kender, skifte over til at blive et mindretal, og så kan man komme til at stå i den situation, at den danske stat har bundet sig, men man kan ikke få et flertal i folketinget til at gennemføre den lovgivning, der skal til for at realisere det, man har forpligtet sig til. Der ville selvfølgelig være en helt anden baggrund, en helt anden stilling, hvis man på forhånd havde spurgt befolkningen.

Men også den situation, hvor man finder frem til, at en af de senere følgelove kan komme til folkeafstemning, kan jo bevirke, at man får noget, som nogle vil opfatte som en faktisk sabotage af det, man har forpligtet sig til fra statens side. Også det vil være en ganske ulykkelig følge for landet.

Derfor går min opfordring til udvalget på, at man hurtigst muligt får klaret dette spørgsmål, for selvfølgelig kan man altid klare sagen ved at være enig om fra begge grupper side, at befolkningen skal og bør

spørges. Det er blot at finde frem til den form, vi i fællesskab mener er den rigtige.

Jeg vil være alvorligt ængstelig for den splittelse igennem mange år, der vil følge med, at man lader et spinkelt flertal afgøre sagen uden at spørge befolkningen. Derfor håber jeg, at man vil tage fat i udvalget på det spørgsmål, jeg her har nævnt, og jeg håber, at regeringen, at justitsministeren vil medvirke til det.

Jeg vil gerne betone, at det er absolut ikke noget forsøg på at trække sagen ud, for herom vil jeg gerne sige, at jeg synes, man skylder det os nærtstående land Sverige, som man har forhandlet med i denne sag, en hurtig afgørelse. Vi kan diskutere, om afgørelsen skal være den ene eller den anden, men jeg mener ikke, vi kan være bekendt at trække sagen ud, så Sverige ikke får besked. Det er derfor, jeg håber, at man meget snart vil kunne finde frem til en ordning, så vi forelægger denne sag for befolkningen, sådan at vi under alle omstændigheder får denne vejledning, sådan at vi får at vide, hvad befolkningen mener om denne sag.

Lembourn (KF):

Tilhængerne af projektet på Saltholm har meget ivrigt anvendt miljømæssige argumenter. Det er, mener jeg, noget af et paradoks, for netop miljøsynspunktet må føre én til at være modstander af projektet. De miljømæssige ulemper, som er knyttet til Kastrop, er med den nye tekniske udvikling ved at blive formindsket, og det vil selvfølgelig også gælde for Saltholm. Men det betyder altså, at argumentet for at flytte bliver mindre, hvis man bruger miljøpolitikken som sin baggrund, og der vil jo altid være miljømæssige ulemper forbundet med en lufthavn, uanset hvor langt man kommer teknisk. Men det betyder, at disse miljøulemper, som altså ikke helt kan fjernes, set i et samlet hele, hvor vi både vurderer Kastrop og Saltholm, vil vokse, fordi flytrafikken vil vokse. Der er vel en sandhed i, at det ikke så meget er trafikken, der fremkalder vejene, som det er vejene, der fremkalder trafikken, og det samme gælder for lufthavne. Bygger man gigantprojektet på Saltholm, vil det givetvis føre til en stærk stigning i flytrafikken og dermed en stigning i de selv formindskede miljøulemper, som nu er forbundet med flytrafikken. Som helhed

[Lembourn.]

vil altså et miljøsynspunkt føre én frem til at være modstander.

Der er imidlertid også afledede miljøvirkninger. Hvis man skal gennemføre projektet, vil det betyde, at millioner af mennesker og en masse gods skal ind i København og ud af København, ikke uden om København alene. Og vi er jo netop i vores almindelige politiske holdning til disse ting ved at forstå i stadig stigende grad, at det kan være rigtigere at tage et miljømæssigt end et snævert økonomisk hensyn. Der er virkelig en voksende forståelse for, at København skal gøres mere menneskelig, mere miljøvenlig, at vi skal redde, hvad der endnu kan reddes af det gamle København, og at vi skal få så meget trafik ud af byen som muligt, så byen blive tillokkende at bo i. Gennemfører man projektet, går man på tværs af alle disse ønsker, som efterhånden deles af et stort flertal i befolkningen. Der skal rives huse ned, udvides gader, der bliver forøget forurening af luften, der bliver støjplager, der bliver trafikpropper, og der skal foretages en masse investeringer bl. a. i hotellyggeri, som er af yderst tvivlsom art.

Et andet argument, som jeg mener bør fremføres i debatten, er, at man har ikke forsøgt uanset de mange beregninger, man har lavet — og det skal indrømmes, at man har foretaget mange beregninger over anlægsinvesteringer og driftsindtægter og driftsudgifter — en egentlig konsekvensanalyse på dette projekt. Man har ikke forsøgt at lave en cost-benefit undersøgelse af, hvordan dette vil virke på det danske samfunds økonomi som sådan. Når man arbejder med et så stort projekt som dette, bør man gennemføre disse konsekvensanalyser. Det er ikke forsøgt, og derfor er det umuligt at fremlægge nogle tal for, hvad en sådan analyse ville vise, men man har da lov at gætte. Hvis man tager alle de afledede investeringer, alle de afledede driftsudgifter og driftsindtægter med ind, som hele det danske samfunds økonomi bliver påvirket af, kan man lige så godt komme til det resultat, at det giver $\frac{1}{2}$ mia. kr. i underskud om året for den danske samfundsøkonomi. Det kan også blive et helt andet resultat, men man kunne komme frem til et resultat. Det er på tide, at man anvender de moderne økonomiske metoder, som den nationaløkonomiske vi-

denskab for længst er nået frem til — man kan bare henvende sig på universiteterne og få foretaget disse undersøgelser — og som alle store virksomheder anvender, også i den offentlige økonomi.

Så til sidst et generelt synspunkt. Når man skal foretage en så enorm offentlig investering, må det ikke bare have noget at gøre med éns økonomiske synspunkter, men også med éns politiske holdning, fordi en sådan investering vil påvirke hele samfundsvækstingen i en traditionel retning. Forestillingerne, som vi nu har levet på i en generation — og det er næsten ligegyldigt, hvilken politisk farve man har — om, at den økonomiske vækst skal være vores første målsætning, er vi ved at forlade, bl. a. af den grund, at det bliver mere og mere tvivlsomt, hvad økonomisk vækst egentlig er; det er fiktive tal, der er ikke meget realitet i de nationalbudgetter og nationalregnskaber, vi opstiller; man kan meget vel komme til det resultat, at i virkeligheden er den økonomiske vækst bremsset allerede for 4-5 år siden, hvis man laver undersøgelserne på en anden måde.

Derimod ved vi en hel del om, at manglerne ved økonomisk vækst vil fortsætte, de miljømæssige mangler og mange andre ulemper, sammenklumpning af mennesker på få steder, længere afstande mellem arbejdsplads og bopæl, forurening etc. Det ved vi. Og hvis vi er ved at nå hen til en anden målsætning for vores langsigtede politiske holdning, nemlig en mere miljømæssig, en mere human målsætning, som vi så til gengæld vil ofre noget af de økonomiske vækstsynspunkter for, så har det noget at gøre med éns politisk ideelle holdning i denne sag.

Ud fra disse betragtninger, altså ud fra den grundbetragtning, at jeg mener, at den økonomiske vækst, som er tvivlsom i sig selv, ikke længere skal være i første række, men at miljømæssige hensyn skal være i første række, må jeg gå imod projekterne.

Må jeg lige til sidst sige, at tanken om at bygge en transitlufthavn i Billund var det måske værd at gøre lidt mere ved, den vil næppe have så store miljømæssige ulemper som Saltholm, det kunne udvalget jo se på.

Til allersidst: jeg ved godt, at når vi går imod disse projekter, så vil broinvesteringerne blive forsinkede, og det vil der sikkert

[Lombourn.]

være mange der vil beklage, det må man indrømme, men vel, vi har nu levet uden disse broer i mange år, også i et højt industrialiseret samfund, så vi klarer vel nok at leve lidt længere uden dem også. I øvrigt har jeg en personlig sympati for færger, det er det sidste poetiske trafikmiddel, der er tilbage.

Poul Boeg (CD):

Det er vist velkendt, at jeg er en af dem, der er energisk modstander af Saltholmprojektet, jeg skal imidlertid ikke ved denne lejlighed nærmere begrunde hvorfor. De argumenter, der kan anføres imod dette projekt, har allerede været fremdraget i debatten, herunder bl. a. af min partifælle hr. Iversen, der netop påtog sig at være ordfører for den del af centrum-demokraterne, der går imod Saltholmprojektet. Det ville måske også være næsten naivt at forestille sig, at noget, man sagde på dette tidspunkt, ville få nogen nævneværdig indflydelse på den afstemning, der til sin tid vil finde sted, men der er dog i hvert fald nogen, man lytter til med særlig interesse, og til dem kan vi vel godt i det danske samfund henregne direktør Steen Danø. Der har tidligere i debatten været henvisninger til hans tv-udsendelse med hr. Kampmann, og det foranlediger mig til at stille et rent konkret spørgsmål til trafikministeren. Der er fra flere sider, f. eks. af hr. Holmberg, blevet talt om, at nu skulle vi gøre en indsats for at have så stort og så alsidigt et materiale som muligt ind i beslutningsprocessen. Vi ved da også alle, at der er en del folketingsmedlemmer, der endnu ikke har besluttet sig, det gælder bl. a. i mit eget parti, folketingsmedlemmer er blevet nævnt heroppe ved navn, som ikke har besluttet sig, og for dem af dem, der ikke har set denne udsendelse — og det ved jeg der er en del i tinget der ikke har, fordi den faldt i ferietidens højdepunkt — tror jeg, det kunne være interessant og inspirerende at få lejlighed til at se denne udsendelse. Derfor er mit

spørgsmål til trafikministeren, om han vil foranledige, at der bliver lejlighed til for tingets medlemmer her på Christiansborg at se denne, må jeg kalde den Danø-Kampmannske udsendelse. Der skulle, så vidt jeg kan se, hverken være tekniske eller principielle vanskeligheder ved at arrangere noget sådant, jeg kan her blot minde om, at der jo er et fortilfælde, idet vi så sent som i forrige samling, da en tv-udsendelse refererede til et politisk spørgsmål, der kom op her i tinget på det pågældende udvalgs initiativ, fik en lejlighed til her i tinget at se denne udsendelse. Det var det ene spørgsmål, jeg gerne ville komme ind på.

Det andet var det spørgsmål, som hr. Ninn-Hansen kom ind på, nemlig spørgsmålet om folkeafstemning. Jeg er for mit vedkommende helt enig i det, der blev sagt om, at tilfældet egner sig særdeles godt til folkeafstemning, og vi kan vist i høj grad regne med, at det er hævet over enhver tvivl, at skulle ulykken ske, at dette Saltholmprojekt virkelig fik flertal her i tinget, så vil der i hvert fald rigeligt være de 60 medlemmer, som grundloven kræver, der ville nære ønske om at få dette projekt til en folkeafstemning. Nu er der jo den vanskelighed, som netop blev omtalt, at vi løber ind i nogle juridiske, grundlovsmæssige fortolkningsproblemer, problemer, som også er blevet belyst i det bilag, som bl. a. hr. Holmberg henviste til, bilag 45 fra retsudvalget, hvor justitsministeren giver en redegørelse, og jeg skal naturligvis ikke tage forskud på, hvad den ærede minister ønsker at svare hr. Ninn-Hansen, men jeg kan jo godt lige fra dette bilag citere, at det centrale i den besvarelse, der dér er givet af justitsministeren, vel nok må siges at være, at spørgsmålet bedømt rent juridisk kan give anledning til en vis tvivl. Og når det er det resultat, man kommer til ud fra en juridisk analyse, altså ud fra problemstillingen om, hvorvidt der foreligger opfyldelse af en traktatmæssig forpligtelse, som efter reglen i grundlovens § 42 forhindrer, at man sender et lovforslag til folkeafstemning, så kunne

[Poul Boeg.]

man vel politisk anlægge den betragtning, at det ville være rimeligt og vel ikke mindst i bedst overensstemmelse med grundlovens ånd og idé, hvis man ikke mindst i et tilfælde som dette lod tvivlen komme dem, der ønsker en folkeafstemning, til gode.

Nu er det vel nok i denne problemstilling sådan, at den både har juridiske og politiske aspekter. Også dette fremgik af hr. Ninn-Hansens indlæg, hvor han netop var inde på, at man skulle se at finde en eller anden udvej, hvorefter man kunne enes om i al fordragelighed, at dette kunne være en rimelig og en naturlig sidste udvej. I så henseende vil jeg godt pege på, at der naturligvis, forudsat at den politiske vilje er til stede — og det, jeg nu siger, er derfor i og for sig ikke et led i et spørgsmål til justitsministeren, men mere en betragtning, jeg kaster ind, som naturligvis vil forudsætte overvejelse i den samlede regering — men som sagt, hvis den politiske vilje er til stede, så mener jeg for så vidt, at der ville være ret lette udveje. I bilaget fra retsudvalget er peget på den mulighed, at der kunne tages et forbehold i forbindelse med ratifikationen, men for mig at se er der vel i og for sig rent teknisk en bedre procedure, og den kommer frem på følgende måde: at man blot skal gøre sig klart, at hvis man tænker sig, at folketetinget giver samtykke til ratifikationen af disse overenskomster, så er ratifikationen ikke dermed sket. Der er, om jeg så må sige, proceduremæssigt, folkeretligt og statsretligt tale om en tretrinsskridt, hvor man først indgår overenskomsten, dernæst for det andet får folketingets samtykke og for det tredje ved kongelig resolution foretager selve ratifikationen. Der bliver altså en periode, fra folketetinget har givet sit samtykke, til man faktisk ratificerer, en periode, for hvilken der ikke gælder nogen tidsgrænser. Man kunne derfor meget vel tænke sig, at folketetinget i mellemtiden vedtog det forslag, vi nu har til debat som lovforslag nr. 30 om opfyldelse af overenskomster om trafik anlæg i Øresundsregionen, som for mig at se juridisk måtte være et forslag, som der ikke var nogen tvivl om kunne sendes til en særskilt folkeafstemning, og hvor den juridiske tvivl ville være fjernet, hvis blot folkeafstemningen finder sted, inden ratifikationen

er foretaget. Derfor vil jeg godt også på baggrund af det oplæg, der var til, at man i udvalget nøje skulle være opmærksom på dette, drage dette med ind i overvejelserne, og jeg vil som sagt, uden at jeg naturligvis venter noget svar på dette i dag, blot henstille til regeringen, om man ikke på et tidligt tidspunkt vil gøre sig sine overvejelser om, hvorvidt man vil være villig til at anvende denne fremgangsmåde, såfremt regeringen samtidig med et eventuelt flertal for et samtykke blev underrettet om, at der af mindst 60 medlemmer var et ønske om en folkeafstemning om denne sag.

Glensgård (FP):

Hr. Kampmann nævner, at den katastrofale arbejdsløshed peger på, at vi ikke hurtigt nok kan komme i gang med Saltholm. Hr. Kampmann bør ikke bruge så billige argumenter i denne debat om ratifikation. Hr. Kampmann har jo i de sidste par uger forsøgt at argumentere bl. a. ved at nævne, at projekterne ikke var sammenhængende. Jeg vil gerne se de skatteydere, som vil acceptere, at Danmark bortødsler disse 15-20 mia kr. i et prestigeprojekt som Saltholm.

Hr. Holmberg siger, at nu skal vi ikke længere træde vande i dette århundredes største projekt. Så vil jeg gerne sige til hr. Holmberg, at det håber jeg heller ikke vil skal. Jeg håber simpelt hen, at vi kan træde dette projekt ned i affaldskurven. Tidligere var Saltholmprojektet jo grundet i en prognosehimmelflugt. Da tvivlerne her i tinget, der heldigvis er stigende i tal, er blevet belemret med, at den vigtigste grund nu er miljøhensyn, vil jeg sige, at såfremt staten opkøbte de parceller nær Kastrup lufthavn, der er berørt af støjgener, og solgte dem igen med en støjklausul, så ville staten bogstavelig talt kun have ganske få omkostninger ved selve handlerne. Jeg bor privat oppe ad hovedvej A 10 og er på denne baggrund ikke i stand til at bekræfte, at støjen har nogen særlig indflydelse på boligen. Jeg har foretaget støjmålinger, som i enkelte tilfælde går op over 70 decibel, altså ca. samme niveau som Kastrup, men det til trods er jeg særdeles tilfreds med min boligplacering, og det er der sikkert en del af disse mennesker, der bor i nærheden af Kastrup lufthavn, der også er. Lad os stoppe op, lad

[Glensgård.]

os bevare Saltholm, som den er i dag, et fuglereservat. Lad os tage stilling til de enkelte projekter for sig.

Der er slået meget på det nordiske samarbejde, men det er jo en kendsgerning, at Danmark skal yde så langt den største del af den økonomiske investering.

Det er også med nogen undren, jeg hører, at hr. Kampmann nu siger, at vi ikke skal låse os fast før en udvalgsbehandling. Det er jo stik mod den opfattelse, hr. Kampmann havde i foråret — jeg tillader mig at citere fra Folketingstidende 1973-74, sp. 2477:

„Og vi kan, som det også gerne skulle være fremgået, naturligvis ikke godkende det radikale venstres forslag til folketingsbeslutning.“

Altså, man ønskede på dette tidspunkt ikke nogen tilbundsgående undersøgelse. Hr. Kampmann ønskede ikke på det tidspunkt at gå ind i essensen for beslutningsgrundlaget, men man har jo et standpunkt osv.

Kaare Frederiksen (KrF):

Mit partis ordfører, fru Inge Krogh, har gjort rede for kristeligt folkepartis gruppes stilling som gruppe betragtet, og ordføreren gav samtidig udtryk for, at der var og måtte være nuancerede meninger i dette vanskelige spørgsmål. Jeg har lyttet meget opmærksomt til argumenterne her i debatten, og nye argumenter er der vel nok ikke fremkommet.

En egentlig argumentation fra min side skal jeg heller ikke komme ind på, men bare nævne de overskrifter, som jeg mener i særlig grad er blevet stående.

Jeg lægger afgørende vægt på det nordiske synspunkt. Et afslag nu vil betyde et nej til nordisk samarbejde i meget lang tid på et vigtigt område og vil rejse tvivl om Danmarks nordiske troværdighed.

Man kan beklage den sammenkædning af projekter, der har fundet sted, men den har altså fundet sted. Man kan ønske yderligere oplysninger, og de vil fremkomme, men vi må nu engang handle på det grundlag, vi har, hvad vi ved i dag. Det kan i den forbindelse ikke nytte at trække vekslers på helt ubelyste tekniske fremtidsmuligheder og fantasiprojekter.

Det, der skal bedømmes, er ikke det store tal, vi har på bordet, men det store tal sam-

menlignet med en række mindre tal, der skal lægges sammen, og trods al usikkerhed er jeg tilbøjelig til at tro, at det store tal under ét bliver mindre end de mange små tal lagt sammen.

Der er tale om en erhvervsmæssig investering. De modsatte investeringer, der kan komme på tale, består i at rive ned, f. eks. brugelige boligkvarterer, og betale folk erstatning for et ringere miljø. Dette forekommer mig lidt tiltalende.

Finansieringen synes ikke at være noget problem, jævnfør det sagte om andre investeringer. Ressourceforbruget taler ikke imod en planlægning i den foreslåede retning, tværtimod, når man tager beskæftigelsessituationen i betragtning.

Vi har brug for investeringer i trafikforbindelser mellem Fyn og Sjælland og mellem de to nordiske lande Sverige og Danmark, ingen bestrider det. Vi har brug for lufthavnsinvesteringer, ingen bestrider det. Vi har brug for, at der rådes bod på fortidens manglende planlægning, nemlig at man har tilladt et bysamfund og en storlufthavn at vokse op klos op ad hinanden.

Hvis vi skal efterlade vore efterkommere, og her tænker jeg først og fremmest på den storkøbenhavnske befolkning, et bedre miljø, må vi planlægge fornuftigt også på et grundlag, som enhver af os kunne ønske sikrere.

I argumentationen er der på det sidste kommet forskellige ret fanatiske toner frem. Det har været nævnt her fra talerstolen før i dag, og jeg vil gentage det. Jeg finder den udsendelse, der var i pressens radioavis i går, lidt tiltalende, meget lidt afbalanceret. Når der i et spørgsmål, hvor der bør forekomme en argumentation med en vis usikkerhed fra begge sider, bliver fremført fanatiske synspunkter, begynder man at spidse ører. For mit vedkommende virker en sådan fanatisme stik modsat.

Thorkild Pedersen (CD):

Jeg har et par korte spørgsmål, som ligger mig på sinde, og som jeg gerne vil have lov at stille vores trafikminister og de ordførere, der har været på talerstolen indtil nu, og som har talt for Saltholmprojektet i lighed med de andre projekter.

En ting har man draget stærkt frem i debatten, det er den store fordel, det vil

[Therkild Pedersen.]

være for arbejderne og industrien, at man kunne komme i gang med disse projekter, derunder Saltholm. Jeg kunne tænke mig at få ministerens svar på: er det givet, at det bliver danske arbejdere og danske virksomheder, der kommer til at udføre disse arbejder? Vi kan jo se, at de skal udliciteres internationalt. Det kan blive f. eks. et tysk eller et svensk selskab, der tiltrækker en hel masse fremmedarbejdere f. eks. fra fjernere lande, det har vi jo ingen garanti for, det vil jeg gerne høre ministerens svar på.

Tillige har ministeren i de sidste dage i pressen offentligt givet udtryk for, at miljøet skulle tages stærkere ind i billedet i Saltholmprojektet, end man har gjort hidtil. Jeg kunne tænke mig at spørge Dem, hr. minister, om ikke vindretningen ved flys landing og start også har en afgørende indflydelse. Disse fly kan jo i en given situation, hvor vindretningen er gunstig, komme til at lande og starte ind over storbyen København. Jeg tror, man skal tage disse betragtninger med i den fremtidige overvejelse. Man kan ellers gøre vor hovedstad en bjørnetjeneste.

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Meget er sagt her i dag, og det har jeg lyttet til. Jeg vil også gerne gøre nogle få generelle bemærkninger som min begrundelse for forslagene og ligesom ledsage forslagene over i det fortsatte udvalgsarbejde. Jeg har respekt for internationale aftaler ligesom for nationale aftaler. De skal helst holdes. Her står vi med en aftale mellem Sverige og Danmark sluttet af den før os siddende socialdemokratiske regering. Så længe den aftale ikke er ratificeret, er den selvfølgelig ikke retsligt bindende, men jeg føler mig på et sådant internationalt plan noget bundet af, hvad min forgænger i embedet har gjort. Det er jo bedst i mange forhold, hvis der er en vis kontinuitet i tingene.

For øvrigt mener jeg, at disse Øresundsinvesteringer, der her er tale om, er gode fremtidsinvesteringer.

Det er jo i det firleddede kompleks, som det drejer sig om, især lufthavnen på Saltholm, der er anstødssten. Til gengæld er det jo også det største element i komplekset.

Bro—tunnel i Kastrup — Saltholm-Malmölinjen bygges for svenske penge. Jernbanetunnelen Helsingør-Hälsingborg bygges for halvt danske og halvt svenske penge. Og så er der den faste forbindelse over eller under Store Bælt, hvorom der formentlig fortsat er et stort flertal her i salen. I øvrigt vil der jo, som jeg tidligere har forklaret, blive lejlighed til i begyndelsen af det kommende år at tage endelig stilling til spørgsmålet om, hvilken form Storebæltsforbindelsen skal have. Til brug for denne afgørelse kommer der, som jeg tidligere har nævnt, ved årsskiftet en supplerende redegørelse.

Om lufthavnen på Saltholm kan der siges mange ting, og det bliver der også gjort, men de nordiske lande har brug for en stor lufthavn, det mener jeg de fleste både her og uden for salen er enige om. Der har været nogle, der har været i tvivl om det i dag. Hvis man i øvrigt er enig om, at vi i Skandinavien har brug for en stor lufthavn, så mener jeg, dens placering i Øresundsområdet er rigtig. Det mener jeg også udviklingen i Kastrup lufthavn indtil dato har vist. Den svenske regerings tilbud om at bygge og finansiere KM-forbindelsen skal bl. a. ses som et udtryk for, at man også fra svensk side erkender behovet for en central base for nordisk lufttrafik i Øresundsområdet.

I forbindelse med Saltholmprojektet er der efter min formening tale om forskellige hensyn, både pladshensyn og miljøhensyn og økonomiske hensyn. Selv om der for tiden er en mindre stigning i antallet af flylandinger, end en opstillet prognose viser, hvilket skyldes større flyvemaskiner og energiproblemer, så er det min overbevisning, at lufttrafikken både med passagerer og gods på længere sigt vil vise en fortsat stigning. Der bliver med andre ord ikke plads nok i Kastrup til en rimelig afvikling af den trafik inden for de nuværende lufthavnsrammer. Den plads, som skal til til udvidelse, kan man naturligvis skaffe sig ved ekspropriation af bebyggede områder, men det bliver dyrt, og jeg mener ikke, det er særlig menneskevenligt. Det løser da heller ikke miljøproblemerne, som vi alle har hørt så meget om fra beboerne på Amager, og som vi da også godt ved er der. Selv om flyvemaskinerne sandsynligvis bliver mere støjsvage — det er vel rigtigt — så vil en

[Ministeren for offentlige arbejder.]
betydelig støjplage nok stadig hænge over Amager.

Har vi da råd til at gå ind i disse store trafikinvesteringer? Det er da et relevant spørgsmål og et såre naturligt spørgsmål, synes jeg, i dagens økonomiske debat, hvor regeringen satser på at holde igen på en række offentlige anlægsarbejder. Hvis man ser på anlæggene, vi her behandler, i kort perspektiv, så forstår jeg da godt disse betænkeligheder, dem har vi vel alle haft. Jeg forstår da også godt, at de kommer til udtryk her i dag. Men jeg betragter altså disse anlæg som fremtidsinvesteringer, der vil give en god afkastning, når de er fuldført.

Jeg har fremsat disse betragtninger som baggrund for, at regeringen igen har fremsat forslagene, og nu henstiller jeg til folketinget snart at gøre sine overvejelser færdige.

Hr. Bilgrav-Nielsen spurgte, om folketinget ikke er frit stillet. Jo, det er folketingets afgørelse nu. Ingen tvivl om det. Det er også dets ansvar. Derfor henstiller jeg til folketinget og folketingsudvalget nu at gøre sine overvejelser færdige. Det synes jeg vi skylder vore svenske aftalepartnere, og det skylder vi for resten også os selv. Mangfoldige planer og beslutninger inden for trafik og på andre felter på begge sider af Sundet afhænger af denne grundlæggende afgørelse.

Det tredje forslag i buketten, som jeg har lagt til behandling i dag, om opfyldelsen af overenskomster om trafik anlæg i Øresundsregionen, er af mere formel karakter, og det er jo heller ikke strejft af ordførerne i dag, så jeg skal ikke kommentere det videre. Det er en lov, der er nødvendig den dag, vi har ratificeret.

Hr. Ipsen og andre siger, at dette Saltholmprojekt vil jo koste meget store beløb. Det er ikke blot gentaget herinde i dag, det er også noget, der lyder ude i debatten, at de virkelige omkostninger ved at realisere Saltholmprojektet er langt større end de tal, der har været nævnt fra officiel side. I stedet har man både her og uden for tinget nævnt nogle meget store, temmelig varierende milliardbeløb. Jeg tror nok, toppen — indtil nu i hvert fald — er 20 mia kr. På baggrund af bemærkningerne fra hr. Ipsen og andre herinde og de udtalelser, der kommer ude i debatten uden for huset her, vil jeg gøre et par bemærkninger om tallene.

Det kan være nyttigt, mener jeg, at se, hvordan det virkelig forholder sig. De anlægsoverslag, der oprindeligt blev fremlagt i den såkaldte programplan for nogle få år siden, er blevet ført à jour under hensyn til den stigning i priser og lønninger, som har fundet sted frem til april i år. Det er rigtigt, som hr. Holmberg har nævnt det ud fra det svar, jeg har givet i udvalget, at tallet ligger på 4 mia kr. i det oprindelige prisniveau. Nu har vi prøvet på i den allersidste uge at få disse priser reguleret op. Opgjort i det nu gældende prisniveau, april i år, vil en Saltholmlufthavn af den størrelse, vi hidtil har regnet med, koste 5 mia kr. Det er den rene bygge- og anlægsudgift. Hertil kommer selvfølgelig renter i byggetiden, idet projektet som bekendt er forudsat finansieret ved lånoptagelse, hovedsagelig i udlandet. Hvis man regner med en forrentning på 12 pct. — ikke den lille procent, man kører med, 4½ pct., men med en forrentning af sådanne udenlandske lån på 12 pct. om året, hvilket vist ikke er meget galt på grundlag af de aktuelle markedsf forhold — så kommer den samlede anlægsudgift inklusive renter i byggeperioden op på godt 7 mia kr. Dette tal er reguleret op til i dag, så godt man nu kan. Det tal ligger jo væsentligt under de meget store tal, som fra flere sider har været nævnt. Jeg er selvsagt rede til at hjælpe til, så udvalgsarbejdet kan fremmes, og vil også nærmere redegøre for disse beregninger, jeg her henviser til.

Jeg vil gerne, inden jeg slutter, takke formanden for udvalget om offentlige arbejder, hr. Holmberg, der gav tilsagn om at fremme sagen til en afgørelse snarest muligt. Jeg vil gerne understrege over for udvalget, at jeg synes, vi nu må træffe denne afgørelse. Der ligger et overordentlig grundigt materiale til overvejelse; nu må vi træffe afgørelsen for eller imod, det skylder vi vore svenske aftalepartnere, og jeg gentager: jeg synes egentlig også, vi skylder os selv det.

Justitsministeren (*Nathalie Lind*):

I anledning af især hr. Ninn-Hansens spørgsmål til mig om mulighederne for at iværksætte folkeafstemning vil jeg gerne på linje med hr. Ninn-Hansen bekræfte, at de foreliggende forslag til folketingsbeslutning ikke kan komme til folkeafstemning. Efter

[Justitsministeren.]

grundlovens § 42 er det alene lovforslag, der kan komme til folkeafstemning, ikke forslag til folketingsbeslutning.

Som anført i mit svar af 24. maj 1974 på et spørgsmål fra folketingets retsudvalg åbner grundlovens § 42, stk. 6, imidlertid mulighed for, at spørgsmålet kan komme til folkeafstemning, men dette forudsætter to ting. For det første må samtykke til ratifikation gives i lovsform. Dernæst må der vedtages en særlig lov om, at ratifikationsloven sættes til folkeafstemning.

Jeg skal blot føje til, at det er klart, at justitsministeriet, hvis det måtte ønskes af udvalget, vil være villig til at yde folketingsudvalget teknisk bistand i forbindelse med de ændringer, der er nødvendige, hvis spørgsmålet skal kunne undergives folkeafstemning.

Formanden:

Vi går dernæst til anden omgang, hvor jeg skal fastsætte en taletid på indtil 5 minutter.

Kampmann (S):

Jeg skal i lighed med mit første indlæg begrænse mig også i anden omgang. Det skyldes naturligvis en overvejelse af, om der er fremkommet tilstrækkeligt nyt i forhold til vores behandling i foråret. Som det er nævnt af en række ordførere, har nyhederne i forbindelse med synspunkterne vistnok været af meget mikroskopisk art. Derfor tjener det vist ikke noget formål at fortsætte en debat, som de fleste af os har været igennem så mange gange, og som alene har en afklaring og en afslutning behov.

Men der er ét synspunkt, som jeg vil understrege, fordi jeg mener, der ligger visse fejlslutninger bag ved en række ordføreres vurderinger af, hvad der sker, hvis vi ikke godkender denne overenskomst. En række ordførere har tilkendegivet, at så kunne vi jo bare starte forhandlingerne med Sverige om H-H, hvis det var den, man særlig kunne lide, eller K-M, hvis det var den, man særlig kunne lide, eller begge dele, hvis man foretrækker begge dele uden at foretrække Salt-holm. Lad mig sige, at det er min ganske bestemte opfattelse, at det vil ikke i overskuelig fremtid kunne lade sig gøre. Hvis nogen skulle være i tvivl om dette syns-

punkt, må det være tilstrækkeligt at referere til den svenske trafikministers klare og tydelige udtalelser i tv-avisen i går, hvor han sagde, at hvis det falder, kan ingen af delene i overskuelig fremtid tages op. Det er ganske klart, at det bør man i hvert fald vide. Man kan ikke med hæderligheden i behold sige, som en række herinde har gjort det: nu stemmer vi bare dette ned, og så kan vi tage alle de andre ting frem i det omfang det passer os. De faste forbindelser har en tilknytning både i Danmark og i Sverige, og det forudsætter en enighed i Danmark og i Sverige for at tage disse ting op, og det er min faste opfattelse, at det ikke lader sig gøre i overskuelig fremtid.

Jeg tror, trafikministeren vil bekræfte denne opfattelse, som er ganske væsentlig for det fortsatte forhandlingsforløb. Man kan være imod af andre årsager, men man kan ikke med troværdigheden i behold være imod af denne årsag.

Ipsen (FP):

Vi har hørt flere gange, at miljøet skal der også tages hensyn til, men det er ikke blevet fortalt, at svenskerne har stillet restriktioner op vedrørende overflyvning af den svenske vestkyst. Dette betyder, at fly, der skal lande på Saltholm, vil komme ind over København og vil komme ind over vores strandvejskyst, således at vi altså vil flytte de miljøproblemer, som vi taler om der for øjeblikket er i Kastrup, ud til et andet sted nord for København. Desuden er det for mig lidt tvivlsomt, hvor store miljøproblemerne er, for hvis man ser på huspriserne i Kastrup, så svarer de til omegnskommuner alle andre steder, og der sælges stadig væk huse derude, folk bygger og flytter derud.

Så blev der nævnt, at jeg havde sagt 20 mia kr. Jeg sagde, det var samlede trafikinvesteringer på 20 mia kr. Men jeg noterede mig også, at hr. Holmberg først sagde, at vi havde jo fået tallene, de var 5 mia kr., og nu kom ministeren og sagde, at de altså var steget til 7 mia kr. Jeg må sige, at jeg ikke har særlig stor tiltro til det, bl. a. på grund af Københavns lufthavnsvæsen. De fortalte sidste år, de skulle bruge 385 mill. kr. i Kastrup indtil 1985. I år er det beløb, de ønsker, steget til 925 mill. kr. Det vil sige, at hvis man bliver sådan ved, så kan vi hurtigt komme op i nogle tal.

[Ipsen.]

Hvad angår, hvad en Saltholmlufthavn vil koste, så har vi set ude omkring, at f. eks. den engelske, som ikke bliver til noget, var projekteret til ca. 10 mia kr.; den, franskmændene har bygget på en flad mark, kostede godt 8 mia kr.; den, som de meget effektive japanere har bygget ud for kysten ved Tokyo, kostede 14½ mia kr. Men jeg bemærkede mig også, at nogle af udvalgsmedlemmerne — jeg tænker f. eks. på hr. Ib Larsen — siger: ingen kan bedømme de økonomiske konsekvenser, og samtidig taler han om, at der er nogle, der skal stå på ét ben eller to ben. Der er åbenbart andre, der prøver at holde fanen så højt, at de totalt mister jordforbindelsen.

Jeg må også sige, at det forbavser mig at høre hr. Henning Philipsen nu sige: vi ønsker flere tal på bordet. Jeg erindrer mig nemlig, at vi under udvalgsarbejdet sagde, at det materiale, der forelå, og som vi fik, ganske kort tid før udvalgsarbejdet i realiteten var færdigt, var flere år gammelt og lavet under de forudsætninger, som man havde dengang, og ikke under de forudsætninger, som vi har i dag. Jeg kan derfor under ingen omstændigheder anbefale at ratificere denne overenskomst.

Jeg vil også til sidst sige, at vi i fremskridtspartiet har talt om, at dette burde komme ud til en folkeafstemning. Vi ved, der er nogle juridiske problemer, men vi mener også, at vi kan stille et ændringsforslag i udvalget, der får følgende ordlyd:

„Til forslaget føjes: Folketingets samtykke er betinget af, at det inden 3 måneder fra samtykkets meddelelse bekræftes ved simpelt flertal ved en folkeafstemning, ved hvilken stemmeret tilkommer de personer, der på afstemningens dato har valgret til folketinget.“

Holmberg (V):

Nu ved afslutningen af debatten må vi konstatere, at det jo er gået, som vi måske alle sammen kunne vente, at det er begrænset, hvad nyt der er kommet frem, måske også af naturlige årsager, da vi har drøftet det så mange gange før. Men der er alligevel et par enkelte ting, jeg gerne vil tage frem, ikke for at understrege, at det er nogle store afgørelser, det ved vi alle sammen det er, men i forbindelse med det saglige. Det, jeg

nu nævner, kunne måske opfattes som polemisk, men det er bare ikke ment på den måde.

Jeg er meget enig med hr. Adam Møller, når han siger, det er så stor en beslutning, at i alle tilfælde geografiske hensyn, hvor vi eventuelt bor, og hvilken lufthavn vi eventuelt bor i nærheden af, ikke skulle spille nogen som helst rolle i den større sammenhæng. Det vil vi nok alle sammen umiddelbart sige er rigtigt, men det spiller måske alligevel en rolle for os. Hvis vi nu tager hr. Bilgrav-Nielsen, så vil jeg da gerne tro på, at han virkelig har den mening, at det er forkert at bygge den lufthavn. Det spørgsmål ville jo nok måske melde sig alligevel, om hr. Bilgrav-Nielsen, hvis han var valgt på Amager eller boede derude, så havde den samme indstilling. Ingen kan bevise det. Jeg er tilbøjelig til at tro, at det måske nok kunne drages i tvivl, om den samme indstilling var der, måske af forstælige grunde.

Når hr. Ninn-Hansen også nævnte tilbageholdenheden med investeringer, så gælder det jo sikkert også for Storebæltsforbindelsen. Vi må altså regne med, at det stadig er milliarden, der er på kant her. Jeg synes bare, at jeg i forbindelse med, at det i alle tilfælde er rigtigt, at vi kigger nærmere på det, uanset hvor vi bor, ville nævne, at der så er nogen, der har gjort det.

Så er der ingen grund til at tvære i de forskellige tal. Hr. Glensgård nævnte de 15-20 mia kr. Hr. Ipsen ville korrigere mig med mine tal. Det er der altså ingen grund til, hr. Ipsen. Jeg nævnte de ca. 5 mia kr. i bygge- og anlægsudgifter, og det er det, der er rigtigt. Så nævnte ministeren renter i anlægsperioden, som selvfølgelig også skal med. Det er nu ikke altid, de kommer det ved almindelig projektering, men de er her, og så kan vi måske også komme på 7 mia kr. Så kan hr. Ipsen og hr. Glensgård jo sige, at de ikke tror på de tal, men det kan man altid sige. Hvad skal vi så ellers tro på, når de er beregnet til os? Det er i alt fald en temmelig mærkelig form for argumentation ikke at tro på de tal, vi får. Tallene skulle altså hermed ligge nogenlunde fast, også i alle tilfælde de her 15-20 mia kr. Jeg regner med, at de herrer undlader at nævne det én gang mere efter debatten her.

Så er de såkaldte samfundsøkonomiske

[Holmberg.]

vurderinger selvfølgelig også blevet drøftet. Det har vi drøftet før. Vi ved, vi har et stort talmateriale, og vi ved, hvad udgifterne er, jævnfør det, jeg har nævnt her. Vi ved da godt, at det kan være lidt forskelligt med prognoserne, hvad vi forstår ved indtægter. Her er visse tvivlsspørgsmål i forbindelse med, hvad der måske vil komme i forbindelse med afmatningen. Det er da rigtigt. Vi ved også nøje, at start- og landingsafgifter godt kan blive højere, uden at det forrykker noget særligt i forbindelse med andre lufthavne, men der er visse usikkerhedsmomenter her. Vi ved imidlertid, at vi godt kan låne til projektet, også uden at det går ud over vore øvrige lånemuligheder, og vi regner selvfølgelig også med, det skal udbydes i licitation, og at de lavestbydende skal have det.

Til sidst kun det, at det er store tal, der svirrer i luften. Det er milliarderne. Men Saltholm er den store diskussion. Og jeg vil da bare nævne, at vi ved, hvor stor rolle Saltholmprojektet spiller i milliarder, hvilken rolle det spiller i forbindelse med de samlede trafikinvesteringer herhjemme i Danmark, og hvilken beløbsramme vi er kommet op på her. Hvilke procenter er vi oppe på her i forbindelse med de samlede trafikinvesteringer? Ja, vi kommer op på ca. 10 pct. af de samlede trafikinvesteringer, og det endda efter, som vi jo ved, at trafikinvesteringerne i de senere åringer er blevet nedsat. Men det er da også et tal, som vi skal kigge lidt nærmere på, for ingen spekulerer jo på, at der ikke skal ofres noget særligt på Kastrup. Det beløb skal jo også med i billedet. Selv de mest energiske modstandere af Saltholm erkender jo, at Kastrup alligevel skal fungere. Tallet herfor er ikke ført op dér, men det vil også pille lidt, en del, ved de 10 pct. af de samlede trafikinvesteringer. Måske vi kommer ned på cirka halvdelen.

Jeg synes, det er ganske nyttigt at få de ting med og sat i forhold til, hvad de egentlig betyder i forbindelse med de samlede trafikinvesteringer, og de tal, jeg har nævnt her, er naturligvis rigtige.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Ja, der er vel ikke stort mere at debattere i denne omgang. Det er jo meget bemærkelsesværdigt, at de stærkeste fortalere for luft-

havnsprojektet har valgt den knappe form. Det tror jeg er klogt. Der er dog et par ting, som har været fremme i debatten, jeg godt lige vil give en kommentar med på vejen.

Det sidste, som hr. Holmberg sagde om, at vi må betragte det, der er tale om ved et lufthavnsanlæg, som en mindre procentdel af de samlede trafikinvesteringer, er selvfølgelig rigtigt, men det, man skal vurdere, når man beslutter sig for investeringer af dette omfang, er trods alt, om vi mener, at tiden er inde til, at vi lægger ekstra 10 pct. på trafikinvesteringerne. Det, vi har behov for — jeg tror, det var hr. Lembourn, der var meget stærkt inde på det — er at vurdere, hvad er det, vi vil? Hvor er det, vi skal investere? Hvad er det, vi vil med samfundet? Kan vi fortsat have det sådan, at vi uden at skele til andre nødvendige investeringer i samfundet bare siger: det her er ikke så meget, det er kun 10 pct. ekstra på trafikinvesteringerne?

Jeg mener, det er den diskussion, vi bliver nødt til at have, for vi har ikke så mange midler at gøre godt med, som vi tidligere havde.

Så var hr. Ib Christensen, synes jeg, inde på nogle betragtninger, der er værd at lægge mærke til, nemlig angående spørgsmålet om, hvorfor man ikke har undersøgt andre muligheder for linjeføringer af vejanlæggene over Sundet. Det hænger jo ganske enkelt sammen med, at man her har fattet en beslutning om, hvad man vil, og så har man søgt sig sine argumenter. Man lagde sig fast på, der skulle bygges en lufthavn på Saltholm, og så var opgaven med KM-forbindelsen bundet til denne beslutning. Hvis man ikke har beslutningen om Saltholm, så er der nye muligheder for overvejelser, bl. a. også dem, som hr. Ib Christensen var inde på.

Hr. Henning Philipsen gjorde et par bemærkninger, som jeg lagde meget mærke til. Jeg skal ikke rose hr. Henning Philipsen, for det vil han ikke opfatte korrekt, men jeg siger bare, at han gav udtryk for, at der er sket en nytænkning i SF på dette område, og det er godt. Hr. Henning Philipsen syntes, at der var grund til nu at efterlyse nogle flere tal, for der var noget, der tydede på, at de tal, vi indtil nu havde set, og prognoserne ikke rigtig var i overensstemmelse med de faktiske tal, som vi nu har fået frem, og

[Bilgrav-Nielsen.]

det har hr. Henning Philipsen jo meget ret i.

Så sagde hr. Henning Philipsen noget andet, som jeg tror var meget væsentligt, for at debatten i dag ikke skulle afspores til at blive en egentlig beskæftigelsesdebat. Der var anledning til det i de første bemærkninger, der faldt under debatten, men hr. Henning Philipsen siger, at man ikke skal tro, at det her er noget, der løser de akutte problemer, vi står over for på beskæftigelsesområdet. Det er nok meget rigtigt, hvad hr. Henning Philipsen her siger, og derfor er det altså heller ikke blevet til en debat om beskæftigelsen alene, og det synes jeg er godt, for der er jo tale om, at man netop her tænker på lang sigt, og at der ikke omgående kan sættes folk i arbejde.

Til slut vil jeg gerne sige, at den holdning, som hr. Kampmann indtager her på det sidste, selvfølgelig overraskede mig meget. Jeg synes det er positivt, at der sker noget. Det overraskede mig, fordi hr. Kampmann jo stærkt har villet fremhæve, ikke mindst i et interview i Hålsingborg Dagblad den 15. oktober, at han mente, det var muligt i de overenskomster, der foreligger, at lægge en fortolkning ind om, at man kunne prioritere anlæggene lidt i forhold til hinanden, i hvert fald var det efter hans opfattelse ikke noget nødvendigt, at vi byggede lufthavn, selv om vi indgik disse aftaler. Nu siger hr. Kampmann meget stærkt, at det er helt uanstændigt, at nogen her kan sige, at dersom vi ikke undertegner disse aftaler, så kan vi få nye forhandlinger i gang.

Det er, ligesom tingene ikke rigtig hænger sammen, for hvis der skulle være ønske om at sætte en ny forhandling i gang, efter at vi har sagt nej til overenskomsten, så skal man vel søge oplysninger om disse forhold i den forhandling, der har fundet sted forud for svenskernes ratifikation af aftalen, og i denne forhandling, i det svenske trafikudvalgs arbejde, står det ganske tydeligt på tryk, hvem der har argumenteret stærkt for HH-linjens og har villet have den frem i før-

ste linje. Der er ingen tvivl om, så vidt jeg kan se, at i det øjeblik aftalen her er faldet, så er der en ny situation, og den tror jeg også svenskerne er parat til at acceptere og så diskutere problemerne videre ud fra den.

Så skal jeg da kun til sidst sige, at ministerens svar her til sidst jo også var afdæmpet. Ministeren går stadig stærkt ind for lufthavnsanlægget, men jeg tror, ministeren har bemærket sig, at af de mange indlæg, der har været i dag, har der næsten været stolthed i stemmen hos dem, der udtalte sig imod lufthavnsanlægget på Saltholm. Jeg tror, ministerens konklusion må blive, at han konstaterer, at det, der er modstand imod, og en kompakt modstand imod, ja, vel endog en større modstand end den, der vil vise sig ved en afstemning om ratifikationsforslagene, er mod anlægget på Saltholm. Men de andre ting vil folkettingen gerne være med til at støtte ministeren i ved nye forhandlinger med svenskerne.

Juul-Madsen (KF):

Jeg må ligesom hr. Bilgrav-Nielsen konstatere, at det, folkettingen har været uenigt om, har det været uenigt om på en sådan måde, at man vel ikke i dag kan gøre op, om der egentlig er et flertal for det, jeg har kaldt gigantlufthavnen på Saltholm. De andre meget store trafikprojekter er der enighed om i dette høje ting. Derfor kan jeg ikke godtage det synspunkt, som hr. Kampmann er fremkommet med, at hvis denne sag ender med, at hr. Kampmanns pakkelse ikke kan gennemføres, så er der ikke noget, der kan gennemføres i de næste, jeg tror, hr. Kampmann i et blad har brugt udtalelsen 20-30 år. Hvis der er en gensidig dansk-svensk interesse i nogle store trafikprojekter — jeg er overbevist om, at der er det for HH-linjens vedkommende — så går det nok med, når et stykke tid er gået, at komme igennem med nye forhandlinger. Sådan har det altid været, sådan vil det nok også være i fremtiden.

Jeg vil dernæst sige, at jeg ikke kan se, at

[Juul-Madsen.]

det, set i det nordiske perspektiv, gør hverken fra eller til i forholdet mellem de nordiske lande, om vi ud fra det ene eller det andet kriterium i landene godtager den ene eller den anden form for udbygning af vore transportsystemer. Den nordiske tanke skulle jo gerne være så stærk og så levende, at den ikke var afhængig af disse ting.

Endvidere har jeg også bemærket, at hr. Henning Philipsen udtalte sig forsigtigt, og når han gør det, har han jo som regel gode grunde til det. Jeg var også glad for udtalelsen — og den var helt korrekt — om, at selvfølgelig betyder Saltholmprojektet intet i forbindelse med den akutte arbejdsløshedssituation, den skal løses på anden måde.

Jeg må anholde nogle udtalelser, der kom fra fru Birgit Busk vedrørende Tune. Det var, som om fru Birgit Busk ville give den fremstilling, at hvis ikke vi byggede Saltholm, så skulle næsten al flyvning flyttes til Tune. Det kan af gode grunde ikke lade sig gøre. Dels er startbanerne ikke egnede til det, dels er flyvepladsen ikke egnet til det, hvortil kommer, at det, der jo vil ske, hvis vi ikke flytter til Saltholm er, at vi foretager en fornuftig udbygning i Kastrup, og at vi vel får en tilpasning til den kapacitet, der er i Kastrup, på et lavere niveau, end vi ville have fået, hvis vi lavede den store gigantlufthavn. Det sidste kan det jo være at vi om nogle år vil være taknemlige for.

Dernæst vil jeg gerne sige, at jeg naturligvis med særlig interesse har bemærket de synspunkter, min partifælle hr. Ninn-Hansen har fremført vedrørende folkeafstemning. Jeg har med lige så stor interesse bemærket, at justitsministeren har meddelt, at en sådan folkeafstemning rent faktisk kan foretages. Jeg deler hr. Ninn-Hansens interesse for, om denne sag kunne prøves ved en folkeafstemning, således at det var befolkningen, der her kom til at afgøre, hvorvidt vi skulle gøre det ene eller det andet, og ikke et snævert flertal, som måske blev på et eller to mandater til den ene eller den anden side. Jeg vil derfor gerne spørge — jeg er ikke rigtig klar over, om spørgsmålet skal stilles til justitsministeren, eller det skal stilles til den højtærede minister for offentlige arbejder — om regeringen vil medvirke til, at en sådan folkeafstemning kan finde sted.

Ib Larsen (CD):

For en del år siden havde folketinget en lignende sag til behandling. Set med den tids øjne var det investeringer, der var lige så store som dem, der nu er tale om. Det drejede sig dengang om Lillebæltsbroen. Jeg tror, ingen ville have undværet den i dag.

Til hr. Ninn-Hansen vil jeg gerne sige, at mit parti, centrum-demokraterne, principielt er imod en udvidelse af de tilfælde, hvor en folkeafstemning kan finde sted. En yderligere anvendelse af sådanne afstemninger ville efter vor opfattelse undergrave de folkevalgte organers ansvar og handledygtighed.

Iversen (CD):

Jeg tror ikke, det på nuværende tidspunkt er muligt at tilføre debatten noget nyt. Men det, der kalder mig på talerstolen, var en udtalelse fra trafikministeren vedrørende indgåede aftaler. At indgåede aftaler skal overholdes, kan jeg fuldstændig tilslutte mig. Men er det ikke sådan, at hvis man forhandler, så forhandler man med den kompetence, man har? Det gælder for en direktør for et aktieselskab, som har en vis kompetence, at den går til en bestemt grænse. Hvis han overskrider den, så må han have sin bestyrelses tilslutning. Jeg går ud fra, at i de forhandlinger, der er ført med den svenske regering, har det været fremhævet, at disse forhandlinger og aftaler er indgået under den udtrykkelige forudsætning og med den baggrund, at en ratifikation i de pågældende landes parlamenter var en nødvendighed, før aftalerne havde gyldighed.

Henning Philipsen (SF):

Jeg lytter normalt altid med den største interesse, når hr. Ninn-Hansen siger noget her i tinget. Jeg beder hr. Ninn-Hansen retlede mig, hvis jeg nu citerer ham forkert, men jeg forstod hr. Ninn-Hansen således, at han i en omtale af de konsekvenser, som et skiftende folketingsflertal kunne få, sagde noget i retning af, at det ville være uheldigt, hvis den danske stat indgik aftaler, som et folketingsflertal bagefter, hvis der i mellemtiden eksempelvis var sket et valg, ville kunne forkaste. Jeg går ud fra, at det er en fortalelse, for jeg har den opfattelse, at det jo ganske enkelt, som det også tidligere er fremhævet her, må være således, at når en

[Henning Philipsen.]

minister indgår aftaler på den danske stats vegne, så er det ganske klart under forudsætning af parlamentets godkendelse. Jeg tror for så vidt, hr. Ninn-Hansen er enig med mig heri, men jeg ville bare godt være helt sikker på, at jeg ikke har misforstået hr. Ninn-Hansen.

Hr. Adam Møller var jo meget stærkt inde på — jeg tror nok, det mest var direkte henvendt til hr. Bilgrav-Nielsen — et spørgsmål om at tage hensyn til sin valgkreds. Der skal jeg være meget blid over for hr. Adam Møller og sige, at det havde naturligvis været nemt, hvis man nu var valgt på Saltholm. Så var der jo grænser for, hvor stor valgkredsen ville være i den sag.

Så bliver jeg nødt til at gøre et par bemærkninger i anledning af de venlige bemærkninger, bl. a. hr. Bilgrav-Nielsen har gjort til såvel mig som mit parti, nemlig dette, at vi nu i SF skulle have præsteret nytænkning. Nu er det jo ikke noget, der er usædvanligt for os, det synes jeg nok jeg lige vil tilføje, men det er måske mere usædvanligt for os, at hr. Bilgrav-Nielsen har bemærket det, og det takker vi for. Men lad mit svar til hr. Bilgrav-Nielsen også være et svar til hr. Ipsen fra fremskridtspartiet, der gør opmærksom på, at vi har efterlyst nogle tal. Vi har ikke kun efterlyst tal, men — hvad jeg udtrykkelig i mit første indlæg gjorde opmærksom på — tal, som gav udtryk for, om den operationelle frekvens — hvis jeg nu skal prøve på at blive helt i luftfartssproget — nu også var i overensstemmelse med de forudsætninger, som man havde lagt til grund for beflyvningen, altså for starter og landinger på den kommende Saltholm lufthavn. Der ligger heri fra min side i hvert fald ingen afstandtagen fra et Saltholm-projekt. Men jeg synes, det er rimeligt, vi får alle nødvendige oplysninger såvel som en hel del flere oplysninger i forbindelse med en gennemførelse, henholdsvis en forkastelse. Jeg synes, det er ganske rimeligt, at disse tal, disse oplysninger, nu indgår i det udvalgsarbejde, der skal præsteres oven på denne debat.

Ib Christensen (DR):

Den 9. august fremlagde retsforbundet i arbejdsmarkedsudvalget et notat om øjeblikkelige langsigtede foranstaltninger til

fremme af beskæftigelsen, og blandt de ting var en fremskyndelse af Storebæltsbroen. Jeg nævner kun dette som udtryk for, at der i folketinget også fra mit partis side, i øvrigt fra alle partiers side, er en vilje til at prøve at løse beskæftigelsesproblemerne, og at der altså også i forbindelse med de store trafikinvesteringer, vi her taler om, i det begrænsede omfang — og her har debatten i dag jo været nøgtern — der er tale om, ad disse veje kan løse beskæftigelsesproblemerne, er vilje til også at gå i gang hermed.

Hvis hr. Kampmann skulle få ret i sine forudsigelser af, at den svenske trafikminister vilje afvise en ny forhandling, hvis folketinget forkaster denne ratifikation, så er der jo i hvert fald ingen svenskere eller andre, der kan hindre os i, hvis der i øvrigt er flertal herfor, at gå i gang med Storebæltsprojektet. Men jeg tror ikke, hr. Kampmann får ret i denne forudsigelse.

Jeg forestiller mig, at det, man gør fra den svenske regerings side, er at lægge den yderste grad af pression på det danske folketing for at få denne ratifikationsaftale igennem, og det er da ganske legitimt. Jeg tror, at situationen vil blive erkendt fra svensk side, at den er en anden, den dag dette forhåbentlig er faldet i folketinget.

Trafikministeren kom nu med nye tal, og det er jo karakteristisk, at prognoserne må jo revideres løbende. Der bliver færre operationer, der bliver et ringere passagerertal, end man havde forudset. Tallene går altså nedad, men i retning af, hvad det koster at anlægge og drive lufthavnen, går tallene altså opad, og nu er vi altså nået til et tal på 7 mia kr. med en forrentning på 12 pct., der jo i sig selv ligger i underkanten af den reelle rente.

Jeg synes, at dette nye tal endnu en gang understreger nødvendigheden af, at man beder nogle uafhængige trafikøkonomer og trafikplanlæggere om at komme med en vurdering, således at vi ikke har så tilsyneladende ufuldstændige og ensidige vurderinger af disse ting. Det må da i hvert fald være en minimumsbetingelse, folketingetsudvalget må kunne kræve, at man opfordrer uafhængige sagkyndige til virkelig at vurdere de reelle ting i denne sag, herunder også en cost-benefit analyse som den, hr. Lembourg efterlyste.

Med hensyn til folkeafstemningsproble-

[Ib Christensen.]

met, som justitsministeren besvarede et spørgsmål om, så vil jeg da også gerne takke justitsministeren for besvarelsen, der jo tyder på, at man i hvert fald fra regeringens side vil være indstillet på, at man i givet fald, skulle denne ratifikation blive vedtaget, praktisk vil medvirke til, at der bliver gennemført en lovgivning om en folkeafstemning i denne sag. Det hilser vi med glæde. Hvis det ikke lykkes at forkaste det i folketinget, så må befolkningen i hvert fald have muligheden for at udtale sig. Det gjorde vores ordfører, hr. Mølgaard, allerede gældende, da vi første gang i forrige samling havde dette spørgsmål til behandling her.

Endelig vil jeg sige, at jeg er overbevist om, at der sikkert uden større vanskelighed vil være mulighed for, når først Saltholmprojektet er taget ud af denne buket, at etablere et betydeligt flertal for at gennemføre den aftale, der så ligger tilbage, eller den aftale, man så ved fornyede forhandlinger med svenskerne kan få igennem.

Birgit Busk (U):

Til hr. Juul-Madsen vil jeg gerne sige, at der, så vidt jeg er orienteret, er meget snævre grænser for, hvorvidt man kan udvide Kastrup lufthavn effektivt, så den kan klare hele flytrafikken. I den forbindelse er der blevet hævdet, at så må man tage andre lufthavne og f. eks. Tune ind i billedet til aflastning for Kastrup.

(Kort bemærkning).

Juul-Madsen (KF):

Jeg skal blot til yderligere orientering for fru Birgit Busk sige, at Tune lufthavn er aldeles uegnet til at tage flymængder i det omfang, der kan være tale om, hvor det skal være en egentlig aflastning for Kastrup.

Hvis man ud over det, Kastrup kan tage ved en udbygning, skal foretage yderligere aflastning, ja, så bliver det over lufthavne andre steder i landet.

Ninn-Hansen (KF):

Jeg vil gerne besvare det spørgsmål, hr. Henning Philipsen har stillet mig, for det gælder vist os begge to, at vi meget nødig vil misforstå hinanden, og forhåbentlig kan vi så vejlede hinanden i fællesskab.

Jeg har ikke talt om en situation, hvor et helt nyt folketing ville forkaste afgørelsen, altså ratifikationen, men jeg har talt om det tilfælde, at flertallet skiftede, og man så ikke havde det tilstrækkelige flertal til at gennemføre den omfattende lovgivning, der skal komme bagefter, og som man ikke kan forpligte et folketing til. Dér var det, jeg sagde, at dér måtte der være en afgørende forskel i et sådant nyt folketings opfattelse, efter om man har haft en folkeafstemning eller ej. Jeg kan for så vidt jævne det med den sidste folkeafstemning, vi havde, om EF. Hvis ikke vi havde haft folkeafstemningen, der sagde, vi skulle gå ind i EF, så mener jeg, der havde været en større motivering for dem, der er modstandere af EF, til at gå imod en række steder, end der er nu, hvor en folkeafstemning har udtalt sig klart om sagen. Det er altså medvirkende til, at jeg meget nødig ser den situation, at man kan blive ved at påstå — og det gælder jo i mange år — at det udelukkende er det, der har forhindret folkeafstemningen, der bevirker, at man har fået denne sag gennemført.

Derfor er jeg selvfølgelig også taknemlig for det svar, justitsministeren gav mig. Justitsministeren sagde ikke alene, at ministeriet ville yde teknisk bistand, men sagde også, at det kunne lade sig gøre at gennemføre ordningen, således at sagen kunne komme til folkeafstemning, og jeg er da overbevist om, at regeringen ønsker at medvirke til det, for det er jo da regeringens, venstres, almindelige stilling til folkeafstemning, at det er noget, man ikke skal afvise, men tværtimod søge at fremme i situationer af denne art.

Modsat centrum-demokraterne, men dér må jeg altså ærlig talt sige, jeg forstod ikke helt, hvad hr. Ib Larsen mente. Når hr. Ib Larsen sagde, at centrum-demokraterne er modstandere af udvidelsen af folkeafstemninger, så ved jeg ikke, om det gælder i spørgsmålet om at udvide grundlovens bestemmelser om folkeafstemning, for det er der jo ingen der har tænkt på. Her taler man om, hvordan man kan etablere en folkeafstemning inden for den nuværende grundlovs rammer, og det har jeg ikke helt hidtil forstået at man var modstandere af hos centrum-demokraterne.

Vestergaard Eriksen (FU):

Jeg er glad for, at ministeren, hr. Damsgaard, sagde, at der var muligheder for at udvide ude i Kastrop, selv om det koster nogle penge. Var det så ikke en bedre løsning end Saltholm, hvis det er muligt? Det vil jeg henstille til ministeren og regeringen, at man lige vil få undersøgt.

Med hensyn til miljøet, så tror jeg ikke, at det vil blive stort bedre, fordi man kommer til Saltholm, med hensyn til luftforurening og støj.

Så blev det nævnt, at den svenske trafikminister har udtalt sig i aftes i fjernsynet. Jeg har ikke set det, men jeg har forstået, at det var et enten-eller for Danmark. Vi er jo vel en nation, og dette høje ting er vel vort lands højeste myndighed til at afgøre disse ting. Vi må vel alligevel være berettiget til at tage stilling til selv, om vi enten vil vedtage eller forkaste det. Jeg er helt sikker på, at hvis vi forkaster det, så er svenskerne nok til at snakke med bagefter vedrørende brobyggeri m. v.

Jeg vil også gerne lige gøre en bemærkning om folkeafstemning. Det parti, jeg repræsenterer her i folketinget, går meget stærkt ind for nærdemokratiet og dermed, at vælgeren har en medindflydelse, og det vil være ganske naturligt og betryggende for både befolkningen og ikke mindst for folketinget og regeringen, at vi får denne folkeafstemning.

(Kort bemærkning).

Birgit Busk (U):

Det må indtil videre blive påstand mod påstand.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagernes overgang til anden (for forslagene til folketingsbeslutnings vedkommende anden (sidste)) behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af overenskomst af 16. oktober 1973 mellem Danmark og Sverige om spørgsmål vedrørende told og merværdiafgift i forbindelse med bygning og drift af faste forbindelser over Øresund.

(Andre selvst. forslag nr. I, Fremsat 10/10 74).

Forslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget henvises til skatte- og afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Fra medlem af folketinget *Bendix* har jeg modtaget meddelelse om, at han som følge af deltagelse i FN's generalforsamling ikke vil kunne give møde i tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv fra og med den 7. november samt om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Medlemmer af folketinget *Ebba Strange*, *Poul Dam*, *Kristine Heltberg*, *Morten Lange* og *Grete Westergaard* har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende:

Forespørgsel til statsministeren.

„Hvilke initiativer forbereder regeringen på baggrund af kvindekommisionens nu afsluttede arbejde?“

Folketingets næste møde afholdes onsdag den 30. oktober kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål om fremme af forespørgsel til statsministeren af Ebba Strange m. fl.*
- 2) *Spørgsmål om meddelelse af orlov til folketingsmedlem Peter Holst.*