

[Stær Johansen.]

efterspørgsel endvidere virke inflationsfremmende. Også her gælder det, at en privat bygherre, der nødvendigvis må have internationale forbindelser såvel på kapitalområdet som materielområdet, vil have større muligheder for en smidig tilpasning. Modsat må han selvfølgelig kunne regne med, at regeringen vil være behjælpelig hermed, f. eks. i spørgsmål om tilladelse for udenlandske teknikere og håndværkere til at arbejde i Danmark om nødvendigt. I øvrigt er arbejdskraftproblemet ganske væsentlig reduceret i forhold til, hvad man regnede med i 1960erne.

Vi mener altså fra konservativ side at måtte anbefale, at broen bygges og finansieres af private. Vi er som sagt enige om, at broen bygges som en kombineret jernbane- og vejbro med 2 jernbanespor og 6 vejbaner, og vi er i det hele tiltalt af den løsning, der bygger på en lavbro over Vesterenden og en højbro over Østerenden.

Det er klart, at vore forpligtelser over for skibsfarten såvel nationalt som internationalt må respekteres. Vi vil gerne pege på, at en Storebæltsbro er en rentabel investering, at den bliver dyrere for hvert år, den udsættes, og at den derfor bør bygges snarest. Dette understreges af det svenske tilbud om at bygge en bro i K-M—linjen, idet det ville føre til en urimelig trafikophobning på Sjælland, hvis denne bro kommer først.

Skulle Vesttyskland fremsætte et tilsvarende tilbud, for så vidt angår en bro over Fehmarn Bælt, bliver situationen helt uholdbar for de erhvervsmaessige, geografiske og andre åbenlyse fordele, der er knyttet til en bro over Store Bælt. Det haster altså, og vi er tilfredse med, at trafikministeren har fremsat forslag til en endelig anlægslov. Vi kan tilsige en velvillig udvalgsbehandling af dette, når bortses fra divergenserne i spørgsmålet om bygherreorganisationen og dermed finansieringsansvaret.

Det andet lovforslag, der vedrører første del af anlægget af en storlufthavn på Salt-

holm, har vi ikke kunnet opnå enighed om i den konservative gruppe. Der gør sig her en række betænkeligheder gældende fra dem, der er modstandere af det, ved denne store investering på godt 4 milliarder kr., der stort set skal afvikles inden for det samme åremål som investeringerne i en fast forbindelse over Store Bælt. Tilsvarende betragtninger gælder trækket på andre ressourcer såsom arbejdskraft og materialer og de hensyn til konjunkturpolitikken, som også hr. Horn var inde på, og som jeg også tidligere har berørt. Modstanderne af lovforslaget mener derfor, at det er fornuftigt at samle kræfterne om Storebæltsbroen som den vigtigste nationale trafikopgave.

Om støjproblemet henvises der til, at der i disse år sker en udvikling henimod dæmpning af flymotorernes støj. Selv om fremtidens fly vil blive større og derfor udstyret med kraftigere motorer, tyder meldingerne fra flyfabrikkerne på, at støjen ikke vil blive kraftigere, måske snarere tværtimod.

På lidt længere sigt må man regne med, at nye flytyper med lodret eller meget stejl start og landing, de såkaldte VTOL- og STOL-fly vil vinde indpas på mellemdistanterne. Det er klart, at støjen fra disse fly koncentrerer sig på lufthavnsområdet og i det allernærmeste naboskab. Endelig er der måske også den mulighed at fordele lufttrafikken på flere danske lufthavne.

Som det også tidligere har været anført i trafikdebatterne, er der nogle fordele ved at lade lufthavnen blive på Amager, såsom den kortere afstand til byens centrum, det lettere og billigere tilbringersystem og de mindre anlægsomkostninger ved udvidelserne. Det betyder også noget, at man bedre kan sikre en tilstrækkelig afskrivningstid på bestående anlæg i lufthavnen, og at man undgår at operere fra to lufthavne samtidig, den såkaldte split-operation.

Videre anføres det, at en række spørgsmål omkring Saltholmprojektet er uafklaret, således som det også fremgår af ministerens oplæg. Dette gælder finansieringsplanen, og det gælder forholdet til Sverige, hvor det må