

[Støhr Johansen.]

vere end nuværende og fremtidige færgetakster.

Som jeg nævnte under første behandling af lovforslaget, er vi fra konservativ side i princippet tilhængere af, at man lader et privat selskab bygge og finansiere broen. Trafikministeren udtrykte ængstelse for kontrolmulighederne med et sådant privat selskab og har fastholdt lovforslagets bestemmelse om, at det er Statsbroen Store Bælt, der skal være bygherre, selv om vi stadig ville have foretrukket en løsning på privat basis. Selve anlægsarbejdet vil blive udbudt i international licitation, og vi har fundet, at der heri lå en mulighed for et kompromis mellem statsstyring og privates medvirken, og har altså kunnet tiltræde lovforslagets bestemmelser herom.

Som det imidlertid fremgår af udvalgsbetænkningen, har vi bemærket os, at lovforslaget forudsætter, at virksomheden Statsbroen Store Bælt — et skrækkeligt navn — skaffer sig fornøden projektering og tilsynsbistand fra sagkyndige selvstændige firmaer.

Vi håber heller ikke — og det vil jeg gerne understrege — at den takstpolitik, der skal føres, vil blive ført på en sådan måde, at taksterne bliver højere end til at dække forrentning, afskrivning, reparationer og passning af broen. Vi mener, at det ikke må blive et beskatningsobjekt for statskassen. Vi mener, det skal spille en sådan rolle for vort erhvervsliv, for vore skatteborgere i Danmark, som gennem automobilafgifterne er med til at bære meget store beløb, der kommer i statskassen. Vi vil advare imod en afgiftspolitik, der kommer til at virke som en toldmur mellem Øst- og Vestdanmark, og jeg håber heller ikke, og jeg har heller ikke indtryk af, at ministeren på noget tidspunkt har ønsket en sådan løsning.

Jeg vil derfor sige — og det fremgår også af de bemærkninger, jeg er kommet med — at vi anser det for meget betydningsfuldt at komme i gang med en Storebæltsbro. Vi mener, at de samfundsmæssige og økonomiske argumenter for en sådan broforbindelse synes overbevisende, og betydningen for hele det danske samfund er efter min overbevisning af en sådan art, at man kan tale om løsning af en national opgave. Jeg skal

derfor med disse ord anbefale en så bred tilslutning som muligt til regeringens forslag til lov om anlæg af en bro over Store Bælt.

Vedrørende lovforslaget om Saltholm må jeg erkende, at mit parti står delt. Jeg repræsenterer kun et mindretal, som kan tilslutte sig det forslag, trafikministeren har fremsat, og det kan jeg gøre ud fra den begrundelse, at på samme måde som med Storebæltsbroen er der efter alle de beregninger, der foreligger, og som eksperterne har kunnet gøre, også her tale om en rentabel investering. Vi har under udvalgsbehandlingen fået ajourførte beregninger, som viser, at lufthavnens egen økonomi er i balance allerede i perioden, hvor der flyttes ud fra Kastrup til Saltholm, idet 1985 er det sidste år, hvor lånoptagelse er nødvendig, og i 1986 kalkuleres der med driftsoverskud.

Når dertil kommer det meget vigtige, at man regner med at kunne bevare Danmarks store andel af den internationale lufttrafik både i udflytningsperioden og ikke mindst efter at en lufthavn på Saltholm er blevet en realitet, har det i hvert fald overbevist mig om, at det er en rigtig foranstaltning.

Der er heller ikke under udvalgsbehandlingen fremkommet noget, der i væsentlig grad kan afsvække de gode argumenter, der er for denne udflytning fra Kastrup lufthavn til Saltholm. Tværtimod foreligger der nu udkast til en aftale med Sverige, som viser, at vi kan få den fornødne råden over svensk luftrum, at der kan opnås ordninger i relation til støjproblemet, og at vi kan billiggøre lufthavnsanlægget derved, at tunnelen mellem Amager og Saltholm kan bruges både som tilbringersystem for Saltholmlufthavnen og som en del af den faste forbindelse i KM-linjen.

Jeg skal senere med et par ord vende tilbage til disse aftaler, men først vil jeg ganske kort gentage de gode argumenter for denne løsning. Kendsgerningen er, at efter de prognoser, der foreligger, og som ikke er blevet anfægtet, vil Kastrup lufthavns kapacitet være opbrugt senest i midten af 1980'erne. Det er ikke blot et spørgsmål om baner og terminalfaciliteter, men først og fremmest om de støjrestriktioner, en lufthavn af den størrelsesorden må forvente. Vi kan ikke føre en seriøs miljødebat af det omfang, som folkettinget har gjort, og så