

[Frode Jakobsen.]

større lufthavn på Saltholm skal nok være i stand til at plage beboerne på Amager mindst lige så meget som den nuværende.

Hvis det var miljøministeren, som var den stærke, ville han sige: det er et tåbeligt kapløb, det her; vi skal ikke konkurrere med Hamborg eller med svenskerne om den femtestørste lufthavn i verden; hvis de ikke er klogere, så lad dem om det.

Lufttrafik og biltrafik er de mest ressourcetrævende, de mest luftforurenende, de mest larmende former for trafik, og derfor måtte en miljøminister foretrække en tunnel under Store Bælt, fordi den vil fremme den kollektive trafik, og derfor ville en miljøminister vide, at om 5 eller 10 år er de store internationale lufthavne ikke noget, som landene slås om at få, men desværre noget, som landene slås om at blive af med og få placeret på naboens mark.

Menneskets trivsel og sundhed er vigtigere end økonomisk vækst; det er pæne ord, og de står i programmerne, men de er ikke kommet meget længere end til programmerne. Dette forslag er bare et af de utallige vidnesbyrd herom, og derfor må jeg gå imod det.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg skal kun komme med to ganske korte bemærkninger. Hr. Frode Jakobsen synes at forudsætte, at miljøforstyrrelsen på Saltholm vil være den samme, som miljøforstyrrelsen vil være i Kastrup i 1985. Dette er forkert, og hvis hr. Frode Jakobsen havde sat sig ind i de støjrapporter og øvrige miljørapporter, som foreligger om emnet, ville vi ikke have hørt den påstand.

For det andet forstår jeg, at hvis vi drager miljøsynspunktet ind, skulle det være en mere miljøvenlig løsning at fortsætte i Kastrup i 1985, 1990 og 1995 end at flytte til Saltholm; heri er jeg ganske uenig.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges med 110 stemmer mod 52; 6 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om anlæg af en bro over Store Bælt.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 149) findes i tidenden sp. 7342).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Også denne sag har været behandlet mellem anden og tredje behandling, og det har ikke givet anledning til hverken spørgsmål eller samråd. Efter at man nu efter anden behandling har haft lejlighed til at tage stilling til selve konstruktionen, og hvor det store flertal har vedtaget at følge regeringens forslag og det, som hele det danske erhvervsliv står bag, med et broanlæg, skal jeg anbefale at stemme for lovforslaget her ved tredje behandling.

Guldberg: Efter afstemningen ved anden behandling i spørgsmålet om at vælge den ene eller den anden tekniske udformning af en fast forbindelse over Store Bælt er situationen jo i princippet den, at man, hvis man er tilhænger af en fast forbindelse over Store Bælt, bliver sat til at stemme for eller imod en bro, som man ikke er tilhænger af.

Det forekommer mig, at det er vigtigt, at den faste forbindelse bliver etableret. Jeg ved meget vel, at der er mange, også, tror jeg, en del her i denne sal, der inderst inde har den opfattelse, at når det gælder den almindelige automobiltrafik, kunne man udmærket godt klare den over færgetrafikken og gøre det i mange år igennem, og det er ikke nogen fremmed tankegang, men den ser efter min mening bort fra noget væsentligt og grundlæggende, trafikpolitisk og trafikteknisk for Danmark, nemlig godstrafikken og jernbanetrafikken mellem de to halvdele, som er den, der har den økonomiske, erhvervsmæssige vægt. Det er klart, at hvis man har den opfattelse, må man også være tilhænger af, at der til rette tid og på rette måde bliver etableret en fast forbindelse over Store Bælt, men kan heller ikke af den grund have den opfattelse, at så skulle alle trafikproblemer mellem Øst- og Vestdanmark være løst.

Afstemningen viste, at 74 medlemmer af