

[Horn.]

mener, at Nordisk Råd, sådan som tingene har formet sig, har krav på, at trafikministeren kan møde i Nordisk Råd og helst til trafikudvalgsrådet i februar og have folketingets beslutning om, at Danmark har valgt at anlægge lufthavnen på Saltholm. Derefter kan man begynde at forhandle med svenskerne og andre nordiske lande, som kunne tænkes at være med til at drive den forretning, der her er tale om. Alle ved jo, det er en hastesag, at vi sparer en række dobbeltinvesteringer, jo tidligere vi kan få begyndt derovre, hvortil kommer, at kommunernes dispositionsplaner på begge sider af Øresund er meget afhængige af den beslutning, vi træffer. Vi ved, at SASs investeringer, som må komme, og som skal ske i Kastrup, indtil dette sker, er af en sådan størrelsesorden, at vi også skylder dette luftfartsselskab som andre luftfartsselskaber, at vi træffer en beslutning, sådan at de ikke skal fejlinvestere. Det er jo ikke bare staten, der er tale om; der er også andre, som kan fejlinvestere. Og det er jo ikke en licitationsbeskrivelse, vi skal lave her; det kommer på et senere tidspunkt.

Vedrørende fast forbindelse over bælt og sund ligger der nye udredninger fra arbejdsgrupperne, som stort set er kommet til samme resultat som tidligere, blot har trafikken på Øresund vist en tidligere rentabilitet — med en betydelig vægt til K—M linjen. Det er jo en linje, som bornholmerne lægger megen vægt på, idet det har stor betydning for den bornholmske befolkning, at de kan få det faste anlæg over Øresund.

Det er vel en almindelig anerkendt regel, at bygger man et hus, er det klogt at bygge det færdigt fra starten og ikke lappe på det indimellem, og det er vel ret nærliggende, når vi taler om storlufthavn og fast forbindelse, at man også bygger disse to ting i sammenhæng. Jeg vil tro, at befolkningen ville mene, at det var lidt for molboagtigt, hvis man skilte de to ting ad, i alt fald anlægsmæssigt.

Vedrørende Store-Bæltsanlægget interesserer det jo befolkningen overordentlig stærkt. Vi kan vel sige, at de resultater, vi kom til i kommissionen i sin tid, er der ikke røkket ved, ud over at trafikken er blevet lidt mindre. Det skyldes jo de driftige Kattegatruter, som er kommet, og jeg synes

i og for sig, at også for disse ruter og den investering, der fra privat side er gjort i disse anlæg på Kattegat, er det ret ønskeligt at få at vide, hvad vi egentlig vil. Vil vi bygge dette anlæg, eller vil vi ikke, og hvornår omtrent vil det ske? At vi ikke nu er rede til at gå ind på tanken om en Samsølinje, som også spørger, eller en Østersøforbindelse, det tror jeg er ligetil. Vil man med tysk kapital bygge Østersøforbindelsen, ja, så kan vi vel ikke uden videre modsætte os det; der er også andre, der skal tale med om det. Men foreløbig mener jeg nu ikke vi skal begynde at sætte penge i det foretagende. Vi har nok at gøre med de to andre ting. Om det skulle vise sig senere, omkring 1985-90, at der kan være behov for at supplere et Store-Bæltsanlæg, kan man jo lave en halv forbindelse på Samsø i første omgang og så gøre det færdigt år 2000. Jeg kan levende forestille mig, at der vil være et sådant behov. Men at man skulle lade Fyn afskæres fra at få forbindelse med Sjælland, det tror jeg ikke der er nogen der vil acceptere. Hvis man tænker det rigtig igennem, vil jeg tro, at selv om der kan anføres meget fornuftige argumenter for en god økonomi på Samsølinjen, kan vi ikke både investere penge dér og have et beredskab af færger på Store-Bælt, som vil komme til at give et betydeligt underskud.

Vi gav jo en sympatitilkendegivelse i 1963 til minister Lindbergs redegørelse for Store-Bæltsanlægget, og det er klart, at der stilles meget store forventninger til dette anlæg. Det er vel også sådan, at befolkningen siger: kan vi nu ikke snart holde op med at tale om det? Det tror jeg for så vidt også vi kan, hvis vi i trafikudvalget kan undgå at begynde at være teknikere, men taler om det, der er vor opgave: den økonomiske indpasning i den almindelige investering her i riget. Så skulle det nok kunne klares. Vi må i trafikudvalget efterprøve de forskellige muligheder ud fra en saglig økonomisk vurdering. Det er borgernes penge i form af broafgifter, der bestemmes over, og jeg tror, at borgerne vil sætte pris på, at vi handler på en måde, så det danske folk får mest muligt for sine penge, uden at vi dermed skal foretage os noget, som generer vore brødrelande. At et fast anlæg vil være en særlig gevinst for statsbanerne og erhvervslivet, er jo givet og oplagt, naturlig-