

[Valbak.]

havnen bør placeres på Saltholm. Denne rekommandation bør følges op.

Ja, oven på det må jeg vel kunne tilføje to, synes jeg, jordnære begrundelser for, at en beslutning træffes nu. Vi får derved taget et afgørende skridt til at få begrænset nødvendige fejlinvesteringer i Kastrup, og navnlig får vi givet Københavnsområdets planlægningskræfter et om muligt endnu mere nødvendigt udgangspunkt for løsning af problemerne omkring søhavn, omkring trafik, universitetsplanlægning, boligplanlægning osv. En frigørelse af disse kræfter vil betyde umådelige summer, tror jeg, samfundsökonomisk.

Mange har sagt og skrevet, at Saltholm og fast Sverigesforbindelse er en drøm, underforstået en urealistisk drøm. Hertil må siges, at al menneskelig stræben jo går ud på det ene at opfylde drømme. Nogle drømme viser sig at være urealistiske, det er sandt. Men ærlig talt, for 40 år siden var det en uhørt sensation, at et menneske fløj over Atlanten. I dag udforsker mennesker månen ved selv at flyve derop. Det er teknikken, der realiserer mange af menneskets vildeste drømme. De tekniske problemer ved en Saltholmløsning må med nutidens teknologi vist være af en sådan størrelsesorden, at drømmen i dag hører hjemme blandt de jordnære.

Et sidste og for mig afgørende argument for en beslutning er da dette: ved at udskyde afgørelsen ret meget risikeres der det, der er værre end enhver brugbar løsning, nemlig at vi ingen beslutning får, før udviklingen er løbet fra os. Da Saltholm efter mit skøn oven i købet er den bedste løsning, er jeg også af den grund positivt stemt for det fremsatte lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne takke for den meget brede tilslutning til lovforslaget, som er givet fra langt de fleste sider. Det havde selvfølgelig været endnu morsommere, hvis det havde været fra alle sider, men det kan man vel ikke forlange i en sag, som har været diskuteret i så mange år, og i en sag, hvor man vel også må sige — lidt i modsætning til, hvad der måske er normalt — at man på en måde har gennemført et meget både langvarigt og grundigt udvalgsarbejde, inden et lovforslag kommer til behandling i folke-

tinget. Dermed være ikke sagt, at der ikke er mere. Jeg vil i det hele taget gerne sige om hele dette spørgsmål om, hvad der måtte mangle af oplysninger og sikkerhed i grundlaget, at den fulde opklaring af alt i en sag af denne karakter, så teknisk som den er, får man i hvert tilfælde ikke, før man har gennemført et overordentlig detaljeret projekt, og noget sådant kan man som bekendt dårligt gå i gang med uden først at have bestemt sig til, hvad det egentlig er, man vil projektere.

Jeg skal i øvrigt holde mig til nogle enkelte spørgsmål af saglig karakter, som har været rejst. Jeg må måske først i anledning af hr. Horns og hr. Stæhr Johansens bemærkninger om Store-Bæltsforbindelsen sige, at mit synspunkt må være det samme som det, jeg fremkom med under den almindelige trafikpolitiske debat. Jeg er ikke helt klar over, under hvilken form folketingets opfattelse er tilvejebragt i sin tid, men det er sådan set også underordnet, for der er ingen diskussion om, at folketinget hidtil har haft og formentlig stadig har den opfattelse, at en Store-Bæltsforbindelse er prioriteret før en Øresundsforbindelse, og det skal blive respekteret. Problemerne opstår i næste fase, når vi kommer i forhandling med svenskerne; så må vi tage dem op og se, hvordan vi kan løse dem. Men jeg vil gerne her bekræfte, at der ingen ændring er heller i regeringens holdning i forhold til det, der har været sagt hidtil.

Så vil jeg gerne med hensyn til denne opgaves størrelse sige, at det måske kan være lidt vanskeligt at hævde, at den ikke er kæmpestor. Hr. Stæhr Johansen sagde, at det var den måske største investering i Danmark nogen side. Men der er dog det at sige til det, at hvis man vil planlægge noget på meget lang sigt og medinddrage en udvikling over mange, mange år, så skal tallene jo blive meget store. Man kan ikke bedømme disse tal, som det er nødvendigt at stille op, som en samlet sum i dag, når man vil tage mange hensyn og mange konsekvenser med; man må tage det som et beløb over mange år.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at efter den opstilling og de skøn, vi har i trafikministeriet i øjeblikket, vil nettoinvesteringen i Saltholms udbygning måske være af størrelsesordenen 1.200-1.500 mill. kr. i