

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ved flere lejligheder, og hvad vi fra mit partis side også gav udtryk for forud for valget sidste år, nemlig at en beslutning om disse store opgavers gennemførelse må træffes nu.

Jeg vil også gerne indledningsvis slå fast, at med beslutning mener vi ikke fra regeringens side en ny principbeslutning eller en bekræftelse af tidligere principbeslutninger, men en reel afgørelse i form af en lovgivning, der bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at lade disse store anlæg detailprojektere og bringe til udførelse og samtidig fastlægger det åremål, inden for hvilket arbejderne skal gennemføres. Det er regeringens mål at få en sådan lovgivning gennemført i løbet af det kommende folketingsår.

Jeg tror, at der her i tinget er en stadig tydeligere fornemmelse af, at en yderligere udskydelse af den bindende beslutning, den beslutning, som vil udløse praktisk handling i disse sager, ikke længere er mulig. Følger man den omfattende debat om disse spørgsmål i offentligheden og de mange menings-tilkendegivelser fra enkeltpersoner, grupper, virksomheder, organisationer og kommuner, som til stadighed fremkommer, kan man heller ikke lades i tvivl om, at der nu forventes en handling af regeringen og folketinget. Den, der ville plædere for fortsat at holde en afgørelse svævende i disse spørgsmål, vil ikke finde megen forståelse hos offentligheden. Tværtom synes det at være den overvejende opfattelse, at en afgørelse allerede har trukket for længe ud.

I øvrigt er det også en illusion at tro, at der opnås en besparelse ved stadig væk at udskyde beslutningen om og dermed udførelsen af disse store nøgleprojekter, som vi under alle omstændigheder skal have. Ser vi på Saltholmlufthavnen, betyder en yderligere udskydelse, at vi tvinges til at begrave endnu flere penge i dyre midlertidige foranstaltninger i Kastrup, uden at prisen for Saltholmanlægget bliver 1 kr. lavere af den grund. Samtidig tvinger man befolkningen på Amager til fortsat at leve med støjen og

osen, et forhold, som vi efter den traditionelle regnebog ikke altid kan sætte i penge, men som ikke er en mindre håndgribelig eller alvorlig kendsgerning af den grund.

Heller ikke øst-vest forbindelserne bliver billigere ved stadig at blive udskudt. Tværtimod må samfundet, og det er i denne forbindelse ligegyldigt, om det er DSB eller de private færgeruter, hvert år investere store beløb i nye færger og større færgehavn anlæg, samtidig med at et stort og voksende personale må sættes ind. Hertil kommer den tid, som trafikken, både den erhvervsmæssige og den fritidsprægede, år efter år spilder på de lange overfarts- og ventetider. Endelig tager talen om nu virkelig at få styr på og indhold i en landsplanlægning sig unægtelig en smule abstrakt ud, så længe man ikke fra statsmagtens side kan få klaret en så central landsplanmæssig forudsætning som forbindelsen mellem hovedlandsdelene.

Det må vist fra alle sider erkendes, at beslutningsprocessen i disse to store investeringskomplekser har været meget langstrakt. Jeg skal ikke her i dag bruge tid på en samlet oversigt over denne beslutningsproces' historiske forløb gennem kommissions- og udvalgsbehandling, fornyet kommissionsbehandling osv., efterfulgt af debatter, udvalgsbehandling og beslutninger her i tinget, selv om det kunne være fristende. Men man er i virkeligheden fra skiftende regeringers og fra lovgivningsmagtens side allerede gået meget langt i retning af en stillingtagen til problemerne, uden at man dog hidtil har kunnet samle sig om at tage det sidste afgørende skridt.

Klarest kommer det frem i lufthavnssagen. I 1971 fik vi loven om begrænsning af udbygningen af den eksisterende lufthavn i Kastrup, hvori det kort og godt fastslås, at når de igangværende bygge- og anlægsarbejder i Kastrup er afsluttet, standses yderligere udbygning af lufthavnen. Denne, man kan vistnok sige lidt særprægede lov har åbenbart kun mening, når den ses på baggrund af, at den straks efter følges op af en lovgivning om anlæg af den nye lufthavn.