

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Ingen forestillede sig, da vi vedtog loven, at den skulle betyde stop i løbet af få år for væksten i lufttrafikken på København.

Til placering af den nye lufthavn på Saltholm er der også i lovsform tidligere taget stilling, nemlig ved lov nr. 166 af 30. april 1969 om placeringen af den nye Københavns lufthavn. Endelig har folketinget ved vedtagelsen af 16. december 1970 af loven om oprettelsen af KLV skabt den organisatoriske ramme for etableringen af den nye storlufthavn til afløsning af den gamle. Folketinget har således inden for de seneste år gennemført ikke færre end tre love, der hver for sig forudsætter, ja, endog for den førstnævntes vedkommende ligefrem foregriber anlægget af en storlufthavn på Saltholm. Denne lovgivningsvirksomhed må nu afsluttes med loven om anlæg af en Saltholmlufthavn.

På tilsvarende vis har folketinget og de skiftende regeringer i årenes løb, selv om det ikke siden 1961-loven om tekniske forarbejder for en Storebæltsbro på samme måde som i lufthavnssagen er sket i lovsform, klart taget stilling for anlæg af en fast forbindelse over Store-Bælt, men også her mangler det endelige skridt, anlægsloven, der fastlægger, hvilken form forbindelsen skal have, og hvornår og af hvem anlægget skal udføres.

Regeringens opfattelse er, at der i løbet af det kommende år skal gennemføres den manglende lovgivning vedrørende disse store projekter. I konsekvens heraf er det regeringens hensigt til efteråret at fremsætte forslag til lov om anlæg af Saltholmlufthavnen og i tilknytning hertil forslag til lov om anlæg af den danske del af KM-forbindelsen samt forslag til lov om anlæg af faste forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark. Regeringen stiller således klart imod, at der nu og samtidig tages endelig stilling til disse projekter.

Jeg har tidligere offentligt givet udtryk for denne opfattelse og i denne forbindelse bl. a. mærket mig, at man fra visse sider har reageret imod dette ønske med at sige, at det er udtryk for en manglende prioritering; for alle disse kostbare projekter kan da umuligt udføres på én gang. Over for denne betragtning vil jeg for det første fremføre, at kravet om samtidighed med hensyn til den endelige anlægsbeslutning ikke kan op-

fattes som et krav om, at også alle anlæggene og dermed alle investeringsudgifterne skal falde lige netop i samme periode. Lad mig endvidere sige, at dels er der for hvert af disse projekter gennem den forudgående langvarige overvejelser- og beslutningsproces skabt en politisk situation, hvor regering og folketing ikke længere kan vise en endelig stillingtagen fra sig, dels har den hidtidige debat om de store projekter klart afsløret, at der findes større eller mindre kredse her i tinget og ude i befolkningen, som, for at sige det meget kort, enten synes, at Store-Bælt skal komme før Saltholm, eller omvendt har den opfattelse, at Saltholm skal komme før Store-Bælt. Jeg skal ikke ved denne lejlighed nærmere kommentere disse standpunkter, men blot registrere som en kendsgerning, at der findes sådanne klart udtalte og modgående synspunkter vedrørende den indbyrdes prioritering. Den ulykkelige konsekvens af dette forhold er bare, at de to grupper så at sige holder hinanden i skak, og det er vel den egentlige forklaring på, at den forrige regering ikke kunne nå frem til en beslutning med det resultat, at der ikke sker noget.

Det er derfor regeringens standpunkt, at det såvel af hensyn til den konkrete, saglige begrundelse, som foreligger for begge de store projektgrupper, som af politiske grunde vil være nødvendigt, at der træffes en anlægsbeslutning nu.

Jeg skal herefter vende mig til den egentlige prioriteringsproblematik, dvs. til spørgsmålet om, hvornår anlæggene skal udføres.

Ser vi her først på den forrige regerings stilling til dette spørgsmål, således som den især kom til udtryk i P-planen og den som led heri udarbejdede trafikplan for 1970-85, den såkaldte hvidbog, vil det erindres, at man fandt det betænkeligt at forsøge at gennemføre begge de to store anlægsprojekter inden for 15 års perioden. Saltholmprojektet tænkte man påbegyndt i slutningen af 1970'erne og gennemført i løbet af 10 år. Den faste Storebæltsforbindelse tænkte man påbegyndt i 1975-76 til ibrugtagning i 1985 eller et par år senere afhængig af, hvilken udformning af forbindelsen man besluttede sig for. Ser man på dette tidsforløb og især på den nærmere fordeling af anlægsudgifterne inden for byggeperioden, således som