

[Horn.]

Det er derfor også noget snak, når der er nogle, der taler om, at hvis vi får en fast forbindelse over Store-Bælt, får vi ophævet det, de kalder toldgrænsen. Det forekommer mærkeligt, at nogen i alvor kan gøre sig den slags forestillinger. Det, der er tale om at betale for at komme over Store-Bælt, er en dækning af omkostningerne ved at drive overfarten. På samme måde vil det ved den faste forbindelse, uanset hvilken form den får, være sådan, at de omkostninger, der er ved det, må betales. Der bliver altså ingen forskel på det område, hvilket heller ikke ville være rimeligt.

Ministeren har skitseret flere alternative finansieringsmetoder over for trafikudvalget, og jeg mener, at der i udvalget var en vis forståelse for den model, som ministeren synes at lægge sig på — og det er vel nærmest det eneste nye, der er i selve det dokument. Det er den model, som vi brugte oppe ved Limfjordstunnelen og senere har brugt ved den ny Lillebæltsbro, hvor det offentlige og private optræder som bygherrer. Den har man gode erfaringer med, og derfor er det nærliggende ved anlæggene her at udnytte disse gode erfaringer.

Om den økonomiske side af sagen kan vi videre sige, at det nu drejer sig om at finde ud af, om vort folk har evne og vilje til at foretage disse investeringer, vel vidende at det er byrder, vi må bære sammen med andre byrder, vi må påtage os i disse år, men også vel vidende, at det er lønsomhed, der er tale om ved begge projekter, selv om storlufthavnen ligesom andre storlufthavne eller lufthavne i det hele taget ikke i de første år vil være i stand til at give overskud. Det er en investering for fremtiden, der i allerhøjeste grad er tale om her, ikke alene for vort land, men for Norden som sådan.

Vi har ikke i gruppen taget stilling til prioriteringen. Vi finder det rimeligt at vente, idet ministeren jo her har gjort rede for, at når han og regeringen til efteråret kan fremlægge forslaget til disse to projekter, er det helt afklaret, hvordan de få endnu uoplyste

ting forholder sig. Dermed får vi et bedre grundlag for til den tid at tage stilling.

Jeg skal ikke opremse de argumenter, vi flere gange har fremført for en fast forbindelse over Store-Bælt, men kun understrege, at når vi ved, at det ind i 1980'erne bliver billigere at have en fast forbindelse end at have færger, må vi erkende, at så er tiden inde til, at vi må træffe beslutning, om vi vil have en fast forbindelse, og hvornår vi skønner den må tages i brug, for at vi kan få den rette økonomi ud af det.

Vi har som sagt besluttet, at der skal bygges en storlufthavn på Saltholm. Her venter vi kun, som ministeren også fremhævede, fordi den forrige regering ikke nåede at fremsætte et forslag til anlægslov om denne storlufthavn. Der skal som nævnt føres en række forhandlinger med svenskerne, og de er vel på sine leder ikke altid lige enkle. Men vi må gå ud fra, at svenskerne står ved det nordiske samarbejde og dermed også medvirker til storlufthavnen, som for Danmark og for Norden bliver en kraftkilde, som vi ikke kan være foruden. Jeg ved godt, at der er mange, som ikke rigtig forstår det, men det er for sent år 2000 at få øje på det. Det er nu, der skal tages stilling, og de, der vil sætte sig lidt ind i verdensøkonomien, i produktionsforholdene og transportforholdene fremover, behøver ikke at være ret længe om at regne sig til, at en af vort og Nordens folks muligheder ligger i, at vi tidligt nok får bygget den lufthavn.

Som sagt har gruppen ikke taget stilling. Vi finder det mest hensigtsmæssigt at vente, til de ting er afklaret, som jeg har nævnt. Vi er indstillet på en åben og fri diskussion om disse problemer, når alle tingene er klarlagt, og først da bør vi tage endelig stilling og prioritere.

Jeg vil gerne ligesom ministeren gøre nogle enkelte bemærkninger om de alternative løsninger, der er opstillet. Vi har her det forhold, at de tekniske muligheder på en række områder har vist sig at udvikle sig hurtigt, mens de på andre er mere stagnerende. I Storebæltskommissionen arbejdede