

[Ministeren for offentlige arbejder.]

veje været forelagt vejnævnet, der har udtalt, at forslaget ikke giver nævnet anledning til bemærkninger, for så vidt angår §§ 1-4 om bemyndigelse til anlæg, optagelse og nedlæggelse af visse hovedlandeveisstrækninger i Jylland, men at nævnet ikke finder grundlag for at udtale sig om bestemmelsen i forslagets § 5 om bemyndigelse for ministeren til ophævelse af projekteringsbemyndigelsen for Søringen, forinden dette spørgsmål har været forhandlet med Københavns kommune.

Ophævelsen berører, som nærmere anført i bemærkningerne, et spørgsmål af principiel betydning, nemlig spørgsmålet om statens indsats med hensyn til vejanlæg i byområderne. Jeg har skriftligt anmodet Københavns kommune om eventuelle bemærkninger til forslaget. Kommunens bemærkninger vil selvsagt blive forelagt folketinget, så snart de måtte foreligge.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg hermed anbefale forslaget til det høje tings velvillige behandling.

Hermed skal jeg endvidere tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om anlæg af en bro over Store Bælt og forslag til lov om anlæg af lufthavn på Saltholm.*

Under den debat om de store trafikinvesteringer, som folketinget havde i maj måned 1972, gav jeg tilsagn om, at regeringen i indværende folketingssamling ville fremsætte forslag til lov om anlæg af en lufthavn på Saltholm, om dansk deltagelse i etablering af en fast forbindelse over Øresund mellem København og Malmø og om anlæg af fast forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark.

I overensstemmelse med dette tilsagn fremsættes de her foreliggende to lovforslag. Begge forslag ligger i naturlig forlængelse af tidligere beslutninger her i folketinget. Ved lov (nr. 379) af 20. december 1961 blev der givet bemyndigelse til foretagelse af tekniske forarbejder til gennemførelse af en fælles vej- og jernbanebro over Store Bælt. Ved lov (nr. 166) af 30. april 1969 blev der givet bemyndigelse til udarbejdelse af en plan for etapevis gennemførelse af en ny storlufthavn på Saltholm. Den 23. december 1970 gennemførtes loven om Københavns

lufthavnsvæsen (nr. 517). Endelig bestemte lov (nr. 262) af 9. juni 1971, at yderligere udbygning af lufthavnen i Kastrup skulle standses. En gennemførelse af de foreliggende lovforslag betyder således, at folketinget, efter mange drøftelser i de foregående år, nu bekræfter de skete tilkendegivelser med endelige beslutninger.

Lovforslaget om Storebæltsbroen forudsætter, at dette projekt ikke skal behandles i folketinget mere. Grundlaget for en beslutning er nu så fyldestgørende, at vedtagelsen af lovforslaget indebærer tilvejebringelse af den endelige anlægslov.

Lovforslaget om Saltholmlufthavnen har ikke helt den samme endelige karakter. Det skyldes ikke en anden holdning i denne sag end i sagen om Storebæltsbroen til spørgsmålet om, hvorvidt anlægget skal bringes til udførelse. Vedtagelsen af lovforslaget om Saltholmlufthavnen betyder nemlig, at denne skal være en realitet i 1985. Imidlertid er grundlaget for anlæggets udformning og dermed for den investeringsplan for Københavns lufthavnsvæsen, som loven om denne virksomhed i sin § 2, stk. 2, forudsætter fastlagt i forbindelse med anlægsloven for Saltholm, ikke så afklaret, at folketinget kan træffe den sidste beslutning nu. Den nødvendige kontrol fra folketingets side nødvendiggør, at anlægsloven deles i to tempi. Det nu foreliggende lovforslag går så langt, som det under hensyntagen hertil er muligt, idet bemyndigelsen foreslås at omfatte:

- a) erhvervelse af Saltholm,
- b) forundersøgelser og projektering samt
- c) landvindingsarbejder og anlæg af anlægshavne.

Lovforslaget fastlægger endvidere bane-systemets og dermed lufthavnens rammer.

Behovet for samfærdsel og dermed behovet for investeringer i trafikkanlæg samt de tekniske muligheder for at realisere disse er i den sidste menneskealder tiltaget i et sådant omfang, at der ikke er økonomisk og praktisk mulighed for at tilvejebringe alle de trafikkanlæg, som man på et givet tidspunkt, alle øvrige forhold taget i betragtning, måtte anse for ønskværdige. Ved beslutningen om udførelsen af et givet anlæg er det følgelig naturligt at spørge, om andre opgaver er mere påtrængende og derfor bør løses først. Dette er da også et spørgsmål, som ikke savnes i nogen trafikdebat. Erindres må det