

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og projektering til broanlægget i gang, når lovforslaget måtte være vedtaget, selv om den virksomhed, som skal forestå anlægget, først kan være etableret og funktionsdygtig nogen tid senere.

Investeringen i disse to anlæg fordeles og skal tilvejebringes over en periode af ca. 12 år. Lovforslaget om en lufthavn på Saltholm forudsætter, at denne kan tages i brug i 1985. Lovforslaget om Storebæltsbroen går ud fra, at anlægget fremmes i det hensigtsmæssige tempo, og dermed skulle broen kunne være færdig i 1982, idet der udkræves ca. 2 år til projektering og ca. 8 år til anlæggets udførelse.

Vedtager man nu udførelsen af disse to anlæg til ibrugtagning på de angivne tidspunkter, vil der være tid til at planlægge selve anlæggene på en god og forsvarlig måde, ligesom investeringerne i de enheder, som skal afvikle trafikken, indtil nyanlæggene eksisterer, kan afpasses på den mest økonomiske måde. Jeg tænker naturligvis på Kastrup lufthavn, færgemateriel osv. Endelig vil der ved en koordinering i planlægningen af de to anlæg kunne opnås ganske væsentlige fordele af direkte økonomisk art, men også af indirekte samfundsmæssig karakter. Her kommer navnlig beskæftigelsesproblemet ind.

Nogle særlige punkter i lovforslagene finder jeg det naturligt at fremsætte nogle bemærkninger om.

I lovforslaget om Storebæltsbroen har regeringen forudsat, at broen skal drives som en særlig statslig forvaltningsvirksomhed. Dette har været nøje overvejet, og regeringen er kommet til den opfattelse, at mange grunde taler for dette, og at ingen i og for sig kan begrunde, at man foretrækker en selskabskonstruktion eller lignende.

For regeringen har det været afgørende at vælge en driftsform, hvorved landets parlamentariske myndigheder til enhver tid har fuld kontrol med og dispositionsfrihed i forhold til virksomheden. Endvidere må det være et klart krav, at der ikke ud af virksomheden af private kapitalinteresser skal kunne trækkes en større kapitalgevinst end normal markedsrente. Endelig må virksomheden organiseres således, at den drives på en effektiv måde, og at der er det bedst mulige grundlag for en lånefinansiering.

Alle disse hensyn forenes bedst i lovforslagets løsning, etablering af en særlig statslig forvaltningsvirksomhed.

I lovforslaget om Saltholmlufthavnen foreslås det i § 5, at lov nr. 262 af 9. juni 1971 om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn i Kastrup ophæves. Skal Københavns lufthavn opretholdes med henblik på en overflytning til Saltholm i 1985, er der ingen realitet i at sætte udviklingen i Kastrup i stå fra 1971 til 1985. Der kan ikke være delte meninger om, at alle bestræbelser må udfoldes for i tiden frem til 1985 at få Kastrup til at fungere på et acceptabelt serviceniveau uden for store investeringer. 1971-lovens stop for bygge- og anlægsarbejder havde imidlertid, hvad der ved vedtagelsen stod klart, det eneste formål at gøre det klart, at løsningen af det københavnske lufthavnsspørgsmål lå på Saltholm. Når en beslutning om anlæg af en lufthavn på Saltholm træffes, er den logiske konsekvens, at 1971-loven ophæves. Hvilke konkrete foranstaltninger det bliver nødvendigt at bringe til udførelse i Kastrup, må vurderes meget nøje, og det vil blive gjort. Gennem bevillingslovene vil der blive givet folketinget mulighed for at følge dette spørgsmål.

I denne forbindelse er det naturligt at fremhæve, at lovforslaget i § 4 sikrer, at lovgivningsmagten får lejlighed til at tage direkte stilling til, hvorledes der skal disponeres over de arealer og andre aktiver, som til sin tid vil blive frigjort i Kastrup ved udflytning til Saltholm. Der er god tid til at overveje dette, men jeg har gerne i lovforslaget villet give udtryk for, at spørgsmålet i mine øjne har en sådan vigtighed, at folketinget bør have lejlighed til at overveje sagen, før beslutning til sin tid træffes.

Selve omlægningen af trafikken fra Kastrup til Saltholm forudsættes i lovforslaget at ske så hurtigt som muligt. Denne proces er imidlertid så kompliceret, at der nødvendigvis kræves et tidsrum til at effektuere flytningen.

Lovforslagenes indhold og tilgrundliggende forudsætninger skal jeg sammenfatte i følgende:

Den første faste forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark skal føres over Store Bælt. En forbindelse mellem landsdelene bør gå forud for en forbindelse over Østersøen mod