

[Støhr Jøhansen.]

gjort, at Saltholm lufthavn vil være en produktiv investering, der, bortset fra nogle år i investeringsperioden, forventes at give meget store årlige overskud. Det er altså ligesom Storebæltsbroen en høne, der vil lægge guldæg, i hvert fald fra slutningen af 1980'erne og langt ind i næste århundrede. Med hensyn til finansieringen gælder det også her, at det bør undersøges, om det er hensigtsmæssigere og billigere for det danske samfund at lade private komme til. Det kan også tænkes, at det vil være nyttigt at genoptage diskussionen fra behandlingen af loven om Københavns lufthavnsvesen om denne organisations forhold til bevillingssystemet og den retlige struktur. Som det vil erindres, diskuteredes det, om Københavns lufthavnsvesen, der skal være bygherre på Saltholm, skulle være en egentlig statsvirksomhed, en § 2-virksomhed på linje med postvesenet og DSB, hvilket jo blev resultatet, om den skulle være en offentlig kooperation ligesom det britiske luftfartsvesen, og endelig om aktieselskabsformen ville være egnet. Usikkerheden om, hvilken form der var den rigtige på længere sigt, medførte, at der indsatles en revisionsklausul i loven. Da nu et anlægslovforslag om Saltholm er fremsat, må det være rigtigt også nu at tage spørgsmålet om organisationsformen op under udvalgsbehandlingen. Som konklusion af disse betragtninger skal jeg sige, at for det konservative folkeparti er det af største betydning, at vi bruger vore kræfter og vor formåen for at få bygget en bro over Store Bælt. Det skal være en bro for både jernbane- og vejtrafik, og den skal bygges så hurtigt som muligt. Det er en national opgave, der her skal løses, og tilmed er det en særdeles rentabel investering for samfundet. Om det skal være staten eller private, der skal være bygherre, og hvordan egenkapital og fremmedkapital bedst tilvejebringes, vil vi gerne drøfte under udvalgsbehandlingen, men foreløbig er vi indstillet på, at broen skal bygges i privat regie. Forslaget om nu at påbegynde anlægget af en storlufthavn på Saltholm har som sagt ikke kunnet samle flertal i den konservative gruppe. Men vi vil deltage i drøftelserne om dette projekt med stor interesse og nøje studere de kendsgerninger, der fremlægges under udvalgsarbejdet. Bygherreorganisationen vil vi gerne

have op til fornyet drøftelse, og spørgsmålet om et privat initiativ bør også indgå i disse drøftelser. Endelig skal jeg spørge ministeren — det er, hvis jeg må sige det, i fortsættelse af det tredje forslag, vi her behandler, og som jeg også mener skal indgå i udvalgsarbejdet — om han mener, at hans to lovforslag kan skilles under den videre behandling. Jeg er så optimistisk at tro, at der ret hurtigt vil kunne samles flertal for en lov om anlæg af Storebæltsbroen i den tekniske udformning, som regeringen er gået ind for, og at der derfor også bliver tid til de omfattende drøftelser, som vi må gennemføre for at belyse spørgsmålet om bygning af en lufthavn på Saltholm.

**Guldborg:** Ministerens to lovforslag, som ligger på bordet, er jo af vidt forskellig karakter. De kaldes begge trafikforslag, men er det i meget forskellig forstand. For lufthavnen drejer det sig om en virksomhed eller rettere en samling af aktiviteter af virksomhedsmæssig karakter og kun i meget beskedent omfang, i hvert fald fra et dansk synspunkt, om dansk trafik, mens Storebæltsforbindelsen udpræget er et transportspørgsmål. De har derfor heller ikke så forfærdelig meget andet med hinanden at gøre, end at de begge kræver store investeringer, og det er også derfor, at de i den politiske diskussion ligesom sættes op imod hinanden på en måde, så det for dem begge efter min fornemmelse ofte kan komme til at virke lidt usagligt. De har begge den egenskab, at de kan betale sig, men også på hver sin måde. Og endelig kan de hver for sig give anledning til nogle almindelige trafikpolitiske synspunkter. For lufthavnens vedkommende er det centrale, hvordan storbyens planlægning og hele dens ydre og indre trafik skal være, og for Store Bælt er det hele den europæiske landtrafiks sammenhæng og fremtidige udformning, der skal med ind i billedet. Derfor må jeg også begynde med at beklage, at regeringen efter den lange ventetid ikke har taget sig sammen til at komme med de samlede planer, der nødvendigvis også må omfatte planerne for det overordnede trafiknet i hovedstaden og forbindelserne mellem landsdelene og nabolandene i al almindelighed. Allerede i 1964 måtte den daværende socialdemokratiske trafikminister, Kai Lindberg, fastslå, at