

[Holmberg.]

turligt at nævne de ting her, og i hvert fald ville jeg ikke undlade at gøre opmærksom på disse følgevirkninger.

Efter ministerens forslag bliver det i realiteten staten, der skal bygge, i alt fald stå som bygherre, og det er klart, at det er en af de ting, vi må drøfte meget nøje i udvalget. Umiddelbart gælder det vel de fleste af overføringerne, at det egentlig ser ret fornuftigt ud. Jeg er ikke sikker på, at jeg dækker min gruppe her. Men det er mit bestemte indtryk og mening, at der er visse ting, som er statsopgaver, og dette her er en af de naturlige statsopgaver. I den offentlige debat har der mange gange svirret rygter om alle dem, der vil bygge, men vi må alligevel erkende, at der er ingen særlig seriøse tilbud kommet herom.

Til slut kun dette. Har vi råd til begge projekter, og er det muligt teknisk, arbejdskraftmæssigt og økonomisk at sætte disse gigantprojekter i gang samtidig? Se, en form for samkøring ville nok være fornuftig, men herom mangler vi yderligere oplysninger, for vi kan ikke læse det i ministerens fremsættelse af de lovforslag. Ministeren anfører, at det skal finansieres ved inden- og udenlandske lån. Det er meningen, at de, der flyver på lufthavnen, skal betale den, og de bilister, der kører på broen, skal betale den. Det lyder meget enkelt, men jeg er alligevel overbevist om, at nationaløkonomisk er det ikke så enkelt, som nogle her vil stille det op. Jeg er tilbøjelig til at tro, at skal vi vælge, og er det ikke muligt at sætte de to store projekter i gang samtidig, er det nok alligevel rigtigt, at det projekt, hvor spaden først må i jorden måske, så det får lidt forspring, er lufthavnen. Skal vi være realistiske, må vi konkludere, at der er mulighed for at sejle på Store Bælt endnu et stykke tid, men skal man kunne tage den flytrafik, som vi ved kommer, er Saltholm absolut den mest presserende opgave.

På mit partis vegne kan jeg tilsige en meget velvillig behandling. Vi er meget enige med arbejdsudvalget, der til sidst skri-

ver om Store Bælt, at de økonomiske fordele generelt bliver undervurderet. De bygger kun på de direkte målelige fordele for trafikkanterne og ikke så meget på de betydelige afledede samfundsøkonomiske fordele i øvrigt.

Bilgray-Nielsen: Ja, vi kan i hvert fald konstatere, at når vi debatterer trafik, bliver det lange taler. Vi må vel samtidig konstatere, at der ikke er så forfærdelig meget nyt i det, der bliver sagt, og jeg kan allerede nu sige, at jeg nok heller ikke selv er i stand til at bringe noget særlig nyt i forhold til tidligere debatter om disse emner. Men jeg synes alligevel, at det skal siges, at med de lovforslag, der er lagt frem, tegner der sig en vis afklaring, og det er nok, når alt kommer til alt, ønskeligt.

Det udspil, der nu er kommet, har sit udgangspunkt i den debat, vi havde i maj sidste år, og som sluttede med en dagsorden, der henstillede til regeringen at komme med et nyt diskussionsgrundlag, og det hed i dagsordenen, at det skulle være på betryggende grundlag. Dermed mente i hvert fald vi, der var medforslagsstillere til dagsordenen, at der skulle være tilvejebragt en række ret konkrete undersøgelser, som vi tidligere har peget på var nødvendige, før vi kunne træffe beslutningerne, før vi kunne gå i gang med prioriteringen af opgaverne. Det var nødvendigt for os dengang, som jeg forstår det også er nu, at sige, at der skal prioriteres, dvs. at der skal opstilles en rækkefølge. Vi kan ikke nu give os til at gennemføre de store anlægsopgaver samtidig — og det er jo det, der er tale om i ministerens forslag.

Hvad angår dagsordenens krav om, at der skulle tilvejebringes et betryggende vurderingsgrundlag, mener vi, at det må vi sige nu foreligger for Store Bælts vedkommende. Med den sidste rapport fra Storebæltsudvalget er der i virkeligheden udarbejdet et særdeles konkret og omfattende materiale med undersøgelser, der er meget omfattende, og som forsøger at sammenstille faste forbindelser af forskellig udformning med fortsat