

[Ministeren for offentlige arbejder.]

milliarder kr. kun inkluderede opfyldning og anlægning af baner, men overhovedet ikke nævnte en meget stor omkostning som terminalsystemet; det er også inkluderet heri. Når man opstiller splitningen med de 4 milliarder kr., ca. 3 milliarder kr. til staten eller til KLV eller til lånefinansiering og 1 milliard kr. til luftfartsselskaber, så står det sidste tal på ca. 1 milliard kr. jo også i forslaget her og er i og for sig bygget op på den samme forudsætning, som var gældende ved programplanen med ca. $\frac{3}{4}$ til KLV eller til staten og ca. $\frac{1}{4}$ til andre, herunder luftfartsselskaberne. Så der er i og for sig ikke nogen som helst uklarhed om nogen af disse tal, og når man forsøger at skabe en vis uklarhed om det, som hr. Bilgrav-Nielsen gjorde, kan det altså kun være, fordi man ikke tør tage et medansvar for det lovforslag, som ligger her.

Til hr. Arne Larsen har jeg ikke så mange betragtninger; jeg var i stort omfang enig i hr. Arne Larsens bemærkninger her ved førstebehandlingen og er da også enig i — og det skal være en generel betragtning — at vi nu bl. a. på grundlag af den sidste Storebæltsrapport for december 1972 forhåbentlig lidenskabsløst og afslappet kan diskutere de forskellige udformninger i folketingsudvalget. De oplysninger, man måtte mangle for at tage stilling til de enkelte udformninger, og som ikke måtte fremgå af redegørelsen, uanset at jeg synes, redegørelsen er overmåde omfattende, skal vi naturligvis forsøge at få frem, og så må vi tage en afslappet drøftelse i udvalget; og hvis der er behov herfor og politisk opbakning herfor, må der komme et ændringsforslag til det lovforslag, som ligger her, og det må vi efter mit skøn tage lige så afslappet på og få en klaring på, om den faste forbindelse over Store Bælt skal have den ene eller den anden udformning. Det kan jeg ikke se der bør være ret megen prestige i, det bør kunne ske ud fra tekniske data fuldstændig afslappet, og således vil jeg i hvert fald gå ind i udvalgsarbejdet omkring de forskellige udformninger.

Hr. Rohrsted støttede Saltholmforslaget, således som det lå, og trak frem som de to væsentligste ting siden 1969 — som kun kan trække i samme retning, nemlig yderligere at få anlægslovforslaget vedtaget — to

forhold, nemlig for det første det svenske tilbud, som jeg har kommenteret, og hvor jeg er enig i at det trækker i den retning, som hr. Valbak også var fremme med, og for det andet prognoserne. Der er det rigtigt, som hr. Rohrsted var inde på, at prognoserne hidtil er blevet overgået af den rent faktiske udvikling.

Jeg har fået de allerseneste tal frem med henblik på denne behandling, og det er ret karakteristisk, at da jeg skulle forsøge at gætte på, hvad hr. Bilgrav-Nielsen nu ville bruge som argumenter mod Saltholm, ledte jeg naturligvis tilbage til 1969 for at se, hvad der var af argumenter mod Saltholm dengang, og der var to store forgyldte sager, det ene var „truget“, det er imidlertid løst siden hen, og det andet var prognoserne. Ingen af disse to argumenter blev brugt i dag, og det svækkede naturligvis argumentationen en smule.

Når prognoserne ikke blev brugt, var det, fordi prognoserne ikke kunne bruges til det, der var hr. Bilgrav-Nielsens formål, for prognoserne er i 1971 og i 1972 rent faktisk blevet overgået. Efter prognoserne skulle vi i 1971 have 7.230.000 passagerer; vi fik rent faktisk 7.770.000 passagerer. I 1972 skulle vi have haft 7.900.000 passagerer; vi fik rent faktisk 8.170.000 passagerer, så uden at vi skal, hvad skal jeg sige, overdosere argumentationen, fordi prognoserne er langtidsprognoser og der kan komme udsving på alle sider, har udviklingen hidtil bekræftet, at prognoserne i hvert tilfælde ikke lå i overkanten, men tværtimod i underkanten i forhold til den rent faktiske udvikling; der er da heller ikke nogen, der har anfægtet det prognosegrundlag, som ligger til grund for lovforslaget her.

Hr. A. Chr. Andersen nævnte spørgsmålet om de lavere støjgrænser på de nye maskiner, og dér kan jeg sige, at både den svenske og den danske støjundersøgelse, som naturligvis vil blive tilstillet udvalget, såfremt man i udvalget ønsker dette, har forudsat lavere støjgrænser, og selv under forudsætning af de lavere støjgrænser når man nogenlunde entydigt frem til, at den kritiske støjgrænse på praktisk taget intet område i Sverige og Danmark vil nå land, men alene forblive over Saltholm og over Øresund. Et meget stærkere miljømæssigt argument kan man næsten ikke få for en ny lufthavn, og i