

[Ministeren for offentlige arbejder.]

alene, at med så mange indlæg, med så omfattende indlæg, med så forskellige indgangsvinkler, med så forskellige grundsynspunkter og med så forskellige konklusioner kan det være ganske vanskeligt at bidrage med nye momenter i diskussionen. Man kunne måske lidt mere ondsksfuldt sige, at en lang række af indlæggene hidtil ej heller har været præget af nye elementer; særlig omkring Saltholm-spørgsmålet følte man gang på gang, at det var plader, der var spillet 1969-70-71-72-73, og der var vel efterhånden nogle stykker, der syntes, at nu var det på tide at udskifte repertoire.

Der har været fornyelser i debatten omkring den faste forbindelse over Store Bælt, men jeg har dog bemærket mig, for at starte med det mest positive først, at samtlige 17 medlemmer af folketingets trafikudvalg indstiller en fast forbindelse til vedtagelse. 10 af medlemmerne indstiller lovforslaget til vedtagelse i uændret skikkelse, således som det foreligger fra regeringens hånd, 7 medlemmer indstiller det til vedtagelse i en anden udformning, men selve grundsynspunktet, at der er behov for at træffe en beslutning om en fast forbindelse over Store Bælt, har jeg vel lov til at sige at samtlige 17 medlemmer i trafikudvalget tilslutter sig.

Hvis jeg derefter skal gå over til at kommentere, falder disse kommentarer i to hovedgrupper. Det bliver ikke en kommentar til hver enkelt bemærkning, dertil har der været for mange overlapninger og i realiteten også mange indbyrdes besvarelser.

Helt naturligt må debatten dreje sig dels om Saltholm, dels om Store Bælt, hvor det altså ikke er selve realitetsspørgsmålet, om vi skal have en fast forbindelse, der er uenighed om, men alene spørgsmålet om, hvilken udformning denne faste forbindelse skal have.

Jeg kan helt tilslutte mig synspunkterne fra de to tidligere trafikministre i denne sag, og det giver egentlig nogen tryghed, at de 3 trafikministre, der har haft ansvaret for disse områder igennem de senere år, ser gan-

ske identisk på dette meget store spørgsmål omkring Saltholm.

Vi er i denne meget afgørende planlægningsfase gået helt konsekvent frem. Det spørgsmål, der rejses fra visse sider, om vi skal flytte, og når vi skal flytte, om det da skal ske til Saltholm, det er afklaret i 1969. Det spørgsmål om, hvem der skal forestå organisationen, er afklaret i 1970. Det synspunkt, at Kastrup ikke kan fortsætte sin udbygning, er afklaret med anlægsstoploven i 1971, og at en anlægslovgivning omkring Saltholm måtte følge, kan ses sort på hvidt, hvis man går tilbage til tillægsbetænkningen om forslag til lov om begrænsning af udbygningen af Københavns lufthavn, afgivet af det daværende folketingets trafikudvalg i slutningen af folketingssamlingen 1970-71. Det hedder her, at den tidligere trafikminister — jeg går ud fra med hele udvalgets tilslutning — over for udvalget har „givet tilsagn om, at regeringen“ — den daværende regering — „i næste samling“ — altså samlingen 1971-72 — „vil foranledige, at folketinget får grundlag for at tage stilling til prioriteringen af de store trafikinvesteringer, herunder den endelige fastlæggelse af tidspunktet for lufttrafikkens overførsel fra Kastrup til Saltholm“.

Jeg tror ikke, jeg overfortolker noget, når jeg siger, at den tidligere regering med sin principbeslutning lagt frem i 1969, med sit organisationsforslag vedrørende KLV i 1970 og med sit anlægsstopforslag fra 1971 rent faktisk i den kommende folketingssamling, for så vidt regeringen havde fortsat, var fremkommet med et forslag til lov om anlæg af en Saltholm-lufthavn af nogenlunde samme indhold som det lovforslag, der er til behandling i dag.

Må jeg have lov til at tilføje, at hvis man ikke kan drage den konsekvens af de tre tidligere vedtagelser omkring Saltholm, så har jeg vanskeligt ved at se, at nogen som helst anden konsekvens kunne drages. Jeg vil have lov til at sige direkte, at når et mindretal vedrørende Saltholm slutter med at sige, at loven af 1971 om anlægsstop skal ophæ-