

[Holmberg.]

svært, og jeg håber så, at de sagkyndige tager alt med. For hvad koster den kødanelse ved færgerne, som aldrig kan undgås med de mange forskellige trafikarter: personbiler, busser, lastbiler, persontog og godstog? Og der kan være en fare færdselssikkerhedsmæssigt, når så mange bliver sluppet ud på vejene på én gang.

Vi må også have belyst, hvor sårbart et tunnelanlæg er over for driftsforstyrrelser. Det har vi knap nok fået at vide. Det kan naturligvis ikke benægtes, at en bro er ca. 1 mia kr. dyrere ved anlæg og bygning. Men er det så almindeligt bekendt — det kan vi håbe det er, i alt fald når beslutningen skal træffes — at de samlede driftsomkostninger ved et tunnelanlæg er ca. dobbelt så store som ved en broløsning. Jeg er ikke sikker på, at det er kendt for alle, der går ind for tunneløsningen.

Er det endvidere kendt for alle, der skal være med til at træffe beslutningen, at et tunnel/færgeanlæg ikke kan klare trafikken længere end til omkring 1995? Jeg håber, det er kendt.

Så siger ministeren, at de to projekter skal sammenlignes med fortsat ren færgefart, og det er jeg enig med ministeren i, men så vil jeg tilføje — jeg ved godt, det ikke er særlig populært: mon alligevel ikke det er lufthavnen, der haster mest? Vi kan ikke blive ved at flyve på Kastrup, men vi kan godt blive ved at sejle på Store Bælt. Hvis vi vælger den løsning, som måske et flertal her har en vis svaghed for i øjeblikket, vil jeg i alt fald hellere vente et stykke tid, indtil vi har råd til at bygge den bro, som jeg er overbevist om er det mest rigtige.

Men vi skal ikke tage stilling lige i øjeblikket, for den udskydelse, der nu kommer på et år, tager vi naturligvis til efterretning, og så bliver det til den tid, vi skal tage stilling til løsningen. Så håber jeg, som jeg sagde, at alle de ting, jeg har nævnt her, kommer med, og skulle de blive glemt af en eller anden grund, skal jeg nok selv tage dem frem.

Til slut kun det, at jeg kan i alle tilfælde anbefale at stemme for, at Danmark ratificerer overenskomsten af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund og endvidere forslaget til folketingsbeslutning om ratifikation af overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om lufttrafiktjeneste m.m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Det er tre forslag, vi skal behandle under ét, og de to er under ét omtalt i ministerens fremsættelsestale, som er et interessant dokument i øvrigt, hvilket jeg skal komme tilbage til.

Det tredje er et radikalt forslag, som vi vist allerede på nuværende tidspunkt kan konstatere vil få mere tilslutning, end de to indledere i debatten havde tænkt sig. Her synes jeg man skal lægge mærke til, at når vi rejser spørgsmålet om en nyvurdering, gør vi det med udgangspunkt i energisituationen og landets økonomiske situation, men også med baggrund i de indvendinger, vi tidligere har haft imod det beslutningsgrundlag, som man har ment var tilstrækkeligt for den beslutning, der er truffet.

Jeg har lagt mærke til, at selv om ministeren nu indledningsvis kritiserer os, driller os, eller hvad vi skal kalde det, så er han dog selv kommet til den konklusion, at energikrisen kan foranledige en nyvurdering af forbindelsen på Store Bælt, og man skulle så mene, at der var en lige så rimelig begrundelse for at nyvurdere lufthavnen på Saltholm. Det mener vi i det mindste at der er, og jeg er overbevist om, at vi bliver nødt til at acceptere, at der i dag foreligger en helt anden situation, økonomisk og trafikpolitisk, end der gjorde for de 2-3 år tilbage i tiden, da den egentlige beslutning om, at der skulle bygges lufthavn på Saltholm, faktisk blev truffet. Det, der er foregået de sidste 2-3 år i den sag, har været en slags dødt løb, hvor det har været umuligt for os, der