

[Ministeren for offentlige arbejder.]

16 forskellige strækninger og på i alt 3.030 mill. kr. Ved finansårets udgang vil der heraf være brugt 1.260 mill. kr., og der resterer således 1.770 mill. kr. Endvidere anvendes årligt ca. 120 mill. kr. på andre hovedlande-vejsarbejder og ca. 100 mill. kr. som 85 pct.s vejfondstilszkod til anlægsarbejder på det øvrige primære vej- og gadenet.

Endvidere foreligger der jernbanelovene; der ligeledes fastlægger linjeføringer og giver grundlag for anlægsbevillinger.

Inden for dette område må nævnes udbygningen af det storkøbenhavnske S-banenet — Køgebugtbanen, Hareskovbanen og Lundtoftebanen — det 3. og 4. spor Tåstrup — Roskilde og anlægget af Citybanen. Gennemførelsen af disse allerede vedtagne anlæg vil overslagsmæssigt koste ca. 700 mill. kr. og er tænkt fordelt over en periode frem til 1980 med 60-70 mill. kr. årligt. Herudover foreligger der som et led i Københavns-egnens udbygning planer om såvel en udbygning af S-banettet til de nærliggende købstæder, hvortil der ikke allerede er S-baneforbindelse, som en supplerende af S-banettet indadtil ved anlæg af yderligere tunnelbaner — f. eks. Amager, Frederiksberg — der set over en efterfølgende 10 års periode frem til 1990 vil kræve investeringer af en tilsvarende størrelsesorden som i den førstnævnte 10 års periode.

Statsbanerne er i gang med en modernisering og udbygning af hovedbanettet, omfattende bl. a. etablering af strækningssikringsanlæg og fjernstyring, effektivisering af godstrafikken ved etablering af knudepunktstrafik og anlæg for containertrafik, modernisering af rangerbanegårde, af værksteder m. v., som omtalt i banepaneludvalgets betænkning I af december 1967. Endvidere foretages der løbende modernisering af det rullende materiel, derunder den internationalt vedtagne overgang til automatiske koblinger, og en udbygning af anlæg for færgetrafikken, anskaffelse af nye færger m. v. Det samlede årlige investeringsbehov til disse opgaver med det nuværende pris-

niveau anslås til at være af størrelsesordenen 300 mill. kr., altså eksklusive de førnævnte investeringer til S-baner og tunnelbaner i det storkøbenhavnske område.

De faste forbindelser over danske farvande skal ses både som et led i et motorvejsnet og i visse tilfælde som et led i jernbanenettet, men alene i kraft af deres størrelse som anlægsarbejder er de berettiget til selvstændig behandling. Såvel Limfjordstunnelen som den nye Lille-Bæltsbro er i gang og forventes færdige i henholdsvis 1969 og 1970. For Store-Bæltsforbindelsens vedkommende foreligger en folketingsbeslutning om, at denne må foretrækkes anlagt på et tidligere tidspunkt end en fast forbindelse over Øresund eller over Østersøen. Endvidere foreligger der et fyldigt materiale dels som grundlag for denne oprindelige beslutning og nu sidst den for nylig i folketinget omdelte betænkning nr. 508, 1968. Det drejer sig, som det fremgår heraf, om anlægsarbejder til en overslagspris af 2,6 til 3 milliarder kr.

En fast forbindelse over Øresund har været behandlet i to svensk-danske udredninger, hvor man imidlertid ikke havde mulighed for nærmere at belyse sammenhængen med planerne om en storlufthavn på Salt-holm, men sammenhængen mellem Øresundsforbindelse og lufthavn er behandlet som et led i undersøgelser vedrørende Københavns lufthavns fremtidige placering. Betragtes denne forbindelse isoleret, vedrører den i sig selv anlægsudgifter alene for en 4-sporet vejforbindelse imellem København og Malmö på ca. 1.200 mill. kr., der dog naturligvis på en eller anden måde skal deles med Sverige.

Der foreligger ikke tilsvarende af de danske og tyske myndigheder foreståede udredninger for en fast forbindelse over Østersøen mellem Danmark og Tyskland, men det må skønsmæssigt anslås, at udgiften til en fælles vej- og jernbanebro måske bliver ca. 3 milliarder kr.

Endvidere har der for jernbanernes vedkommende i særlig grad været lagt vægt på