

[Ministeren for offentlige arbejder.]

undersøgelser af fordele og omkostninger ved en af hensyn til kapacitet og anlæggenes tilstand ønskelig jernbaneforbindelse over Helsingør—Helsingborg linjen. Denne må med prisniveau 1968 antages at komme til at koste omkring 800 mill. kr. for en dobbeltsporet tunnelforbindelse eksklusiv renteudgifterne i byggeperioden, og også denne udgift må på en eller anden måde deles med Sverige.

Endelig må der mellem de større faste forbindelser og broarbejder også nævnes en ny bro over Storstrømmen, som vil blive nødvendig i forbindelse med motorvejsbyggeriet fra København mod syd. Selve broanlægget vil koste ca. 170 mill. kr.

Kastrup lufthavn må bevares og udbygges i mindre omfang, indtil hele trafikken kan overflyttes til en ny storlufthavn. Saltholm vil kunne udbygges etapevis og vil allerede fra omkring 1975 kunne aflaste Kastrup, der ikke kan klare trafikken længere end til 1982. Sydamerger vil af operationelle grunde ikke med fordel kunne udbygges etapevis, og først i 1979-80 regner man med at en fuldt udbygget Sydamergerlufthavn vil kunne overtage Kastrups trafik.

Der foreligger planer, for hvilke der nærmere er redegjort i den af planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Kastrup lufthavn afgivne rapport af 14. maj 1968, som viser, at det vil være nødvendigt at investere godt 500 mill. kr. yderligere i Kastrup lufthavn, hvis den skal kunne klare trafikken til 1982, men hvis Saltholm vælges som placering for den nye storlufthavn, vil der være mulighed for at spare 200 mill. kr. heraf.

Med hensyn til ny storlufthavn foreligger der en betænkning, nr. 477 af 2. februar 1968, afgivet af udvalget vedrørende Københavns lufthavns fremtid, og endvidere har det særlige Saltholmudvalg i januar 1968 afgivet en foreløbig rapport om, hvorledes Saltholm vil kunne udbygges til lufthavn og kombineres med den foreslåede faste Øresundsforbindelse i K—M linjen. Anlægsudgifterne til en ny storlufthavn må, for så vidt angår selve lufthavnsanlægget samt tilvejebringelsen af de fornødne arealer dertil, efter de seneste overslag sættes til 2,7 milliarder kr. for Saltholm og knap 3 milliarder kr. for Sydamerger i tiden indtil 1985. Hertil kommer så for Saltholms vedkommende godt

900 mill. kr. til anlæg af vej-tunnel med 8 spor til Amager samt for begge alternativer udgifter til motorvejsanlæg på Amager. Den nævnte udgift til tunnel kan muligvis reduceres, hvis der anlægges S-togsforbindelse til Saltholm.

Endelig foreligger den af folketingsudvalget vedrørende storlufthavn og fast forbindelse over Øresund den 28. november 1968 afgivne beretning, hvori udvalgets flertal giver udtryk for, at på grundlag af de hidtil foreliggende oplysninger bør placeringen af storlufthavnen på Saltholm foretrækkes, ligesom det samlede udvalg har udtalt, at en principbeslutning om lufthavnsplaceringen er stærkt påkrævet og er en forudsætning for en lang række andre påtrængende beslutninger i trafikplanlægningen i hovedstadsregionen.

For provinslufthavnenes vedkommende har provinslufthavnsudvalget den 7. marts 1968 afgivet betænkning nr. 486, hvori det indstilles at bygge en ny Århus lufthavn ved Hammel til en anlægsudgift af 51 mill. kr. beregnet efter 1967-priser, medens udvalget med hensyn til spørgsmålet om gennemførelsen af den i loven af 12. juli 1946 om civile, offentlige lufthavne omhandlede Esbjerg lufthavn henviser til, at den nuværende Esbjerg lufthavn ikke bør udbygges, og at det må anses for at være en politisk afgørelse, om der bør bygges en ny lufthavn ved Korsbroen til ca. 21 mill. kr., når det tages i betragtning, at der nu er anlagt en kommunalt drevet lufthavn ved Billund. Endelig mener udvalget, at spørgsmålet om anlæg af en sønderjysk central-lufthavn til indenrigsflyvning bør tages op til overvejelse i midten af 1970'erne.

Summen af følgende trafikkanlæg: restudgifter vedrørende motorvejsanlæg, Store-Bæltsbro, Østersøbro, Øresundsbro i K—M linjen, Øresundstunnel i H—H linjen og Storstrømsbro omfatter tilsammen investeringer til beløb af en størrelsesorden mellem 9,5 og 10 milliarder kr. En del af dette beløb skal selvsagt udredes af vore nabolande Sverige og Vesttyskland, og en del af udgiften vedrører anlægsopgaver, som man realistisk må regne med kommer til at ligge temmelig langt ude i fremtiden, men det må dog anses for sandsynligt, at en væsentlig del af dem vil trænge sig på af trafikale og økonomiske grunde inden for