

[Ministeren for offentlige arbejder.]

bart maskinelt udstyr. Prisen på anlæggene er derfor også i høj grad bestemt af afskrivningen på maskinerne og hermed af, om der kan arbejdes løbende over større strækninger eller arbejderne må deles op i mindre stumper og spredes over mange anlægssteder. Af disse grunde vil selv en mindre forhøjelse af de vejudgifter, der anvendes til de mest presserende opgaver, kunne få en større virkning end det beløb, det i sig selv drejer sig om.

For jernbanevæsenets vedkommende har forholdene i mange år været omtrent modsat det, som de har været for vejtrafikken. Både i Danmark og i andre lande har jernbanerne haft vanskeligheder ved at klare konkurrencen fra andre trafikarter og særlig fra vejtrafikken. En af årsagerne hertil ligger i de før under omtalen af vejene nævnte forhold. En anden og væsentlig årsag er, at jernbanerne oprindeligt er indrettet til en anden transportopgave end den, der i dag er deres mest naturlige, og at der derfor kræves betydelige omlægninger og investeringer for at gøre jernbanetrafikken rentabel og konkurrencedygtig.

Da problemet er internationalt, kan man lære en del af, hvorledes man ser på spørgsmålet i andre lande. Der regner man med, at banerne i særlig grad kan udvikles til at varetage persontrafik på bybaner i tæt befolkede områder og tunge transporter af gods over længere afstande. Det betyder naturligvis ikke, at de ikke kan anvendes til andre opgaver, men det betyder, at det er disse to opgaver, der kan medføre en væsentlig forbedring af økonomien. Hertil må dog føjes, at nye tekniske muligheder for en væsentlig forøgelse af hastigheden også har åbnet nye muligheder for banerne, men deres udnyttelse forudsætter investeringer i moderne og komfortable materiel og en betydelig forøgelse af frekvensen for tog i indenlandske forbindelser.

Når det gælder opgaven med massetransport inden for byområder, må man i Danmark foreløbig alene se det i relation til det storkøbenhavnske område. Det ville være ønskeligt også af økonomiske grunde at undgå de lange tidsintervaller mellem påbegyndelse af nye bybaneanlæg og deres fuldførelse; rentetab og tab af driftsindtægter kommer herved til at spille en for stor rolle.

Det må derfor være rigtigt at søge allerede påbegyndte linjer bygget færdig; inden kræfterne spredes over for mange projekter på én gang. Dette forhindrer naturligvis ikke, at man kan være foran med planerne, og at de politiske afgørelser kan træffes i god tid.

Ud over de allerede af folketinget vedtagne udbygninger, herunder Citylinjen, er der særlig behov for at få bygget en S-bane til Amager. Vurderingen af, hvor hurtigt det kan lade sig gøre, hænger sammen med, hvad en udbygning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet kan bevirke af besparelser på udgifterne til veje og gader i samme område. Dette spørgsmål vil jeg derfor komme tilbage til i en omtale af de særlige storkøbenhavnske problemer.

Endvidere må det påpeges, at jernbanernes mulighed for en hurtig og god service hænger meget nøje sammen med planerne om en fast forbindelse over Store-Bælt. En Store-Bæltbro vil således betyde væsentlige muligheder for formindskelse af køretiden mellem landsdelene og en effektivisering af godstransporten.

For den internationale trafik spiller imidlertid forbindelserne over Øresund mellem Helsingør og Hålsingborg en særlig rolle for banerne, og det må forventes, at den europæiske udvikling af containertransport yderligere vil øge den økonomiske værdi af en fast jernbaneforbindelse mellem Danmark og Sverige. Såvel de danske som de svenske statsbaner har fremhævet, at de fremtidige udgifter til færger og havneanlæg i Helsingør og Hålsingborg vil få et sådant omfang, at det inden for en overskuelig årrække vil være billigere at investere i den faste forbindelse end i færger og færgelejer. Det er nu oplyst, at en enkeltsporet jernbanetunnel i denne linje, for så vidt angår den danske andel, kunne bygges for højst ca. 325 mill. kr. og en dobbeltsporet for ca. 400 mill. kr., og endvidere, at disse investeringer anses for at være fordelagtige i begyndelsen af 1980'erne.

Den igangværende udbygning af et europæisk containertransportsystem vil få betydelige trafikøkonomiske virkninger. Systemet gør det muligt for jernbanerne i samarbejde med særlige containerlastbiler at transportere det større og tungere gods fra dør til dør med væsentlig kortere ekspeditionstid og til lavere omkostninger. Dan-