

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

der skal opkræves afgift eller ej. Den tekniske løsning kan i høj grad også komme til at afhænge heraf. Efter de sidste beregninger må en kombineret vej- og jernbanebro anslås at komme til at koste fra 2,6 til 3 milliarder kr., idet det dog forudsættes, at der ikke fremkommer berettigede internationale indvendinger, som kan fordyre en sådan løsning.

Et såkaldt tunnel-færgeanlæg kan bygges til samme kapacitet for 2,7 milliarder kr., hvori er iberegnet ca. 380 mill. kr. hovedsagelig til rullende materiel. Medens der ved en broforbindelse ikke med fordel kan anvendes en etapevis udbygning, således at der først udbygges til en vis trafikmængde og derefter f. eks. bl. a. ved hjælp af anlæggets egne indtægter skaffes finansielt grundlag for yderligere udbygninger, kan man ved en tunnelforbindelse vælge etapevis udbygning. Den nævnte udgift på 2,7 milliarder kr. for et tunnel-færgeanlæg vedrører således et firsporet anlæg, mens der ikke er foretaget tilstrækkelig dybtgående undersøgelser af omkostningerne ved en etapevis udbygning af en sådan forbindelse.

Endelig må det nævnes, at selv om en forbindelse mellem Jylland og Samsø ikke kan erstatte og for så vidt ikke har nogen relation til en Store-Bæltsforbindelse, kan muligheden for dens etablering meget vel komme til at påvirke, hvilken teknisk løsning man kan vælge også over Store-Bælt, og specielt i hvilket tempo man skal vælge at bygge en fast forbindelse for vejtrafikken.

Jeg er i denne redegørelse gået ud fra, at der af mange grunde er væsentlig større dansk interesse i etablering af en fast forbindelse over Store-Bælt og i én eller flere faste forbindelser over Øresund, end der er for en eventuel fast forbindelse over Østersøen, og at det derfor ikke er aktuelt at søge at sammenholde rentabilitet og samfundsmæssige fordele ved dette anlæg med de tilsvarende forhold for faste forbindelser over Store-Bælt og Øresund.

Faste forbindelser mellem Danmark og Sverige forudsættes at være fælles dansk-svenske opgaver. Behovet kan derfor ikke vurderes alene fra et dansk synspunkt. Medens både danske og svenske jernbaner fremhæver de økonomiske fordele ved at få en fast jernbaneforbindelse mellem Hel-

singør og Helsingborg og de relativt små anlægsudgifter, dette vil kræve, bliver forbindelsen mellem København og Malmø særlig motiveret med de regionale fordele, den kan skabe, og med, at en dansk lufthavn på Saltholm vil øge behovet for og rentabiliteten af en vejforbindelse over Øresund i denne linje. Regeringen vil optage forhandlinger med den svenske regering til videreførelse af de drøftelser, der allerede har været ført mellem embedsmænd fra Danmark og Sverige med henblik på at opnå enighed om en snarlig etablering af forbindelsen over Øresund og om rækkefølgen af de omtalte anlæg.

Vedrørende Københavns lufthavns placering skal jeg i øvrigt henvise til beretningen af 28. november 1968 fra folketingsudvalget og de meget udførlige oplysninger, der har været forelagt for udvalget. Det materiale, folketingsudvalget har fået forelagt, har haft til formål at give et ensartet og ligeligt grundlag for at sammenligne de to mulige placeringer: Saltholm og Sydager. Man kan derfor regne med, at der findes muligheder for en reduktion af anlægsudgifterne, som imidlertid først kan komme frem ved en mere tilbunds-gående og derfor også mere bekostelig projektering, men som man jo ikke kunne gennemføre for to projekter parallelt.

Herudover må jeg i øvrigt henvise til den udsendte betænkning om provinslufthavnene og i tilslutning hertil gøre den bemærkning, at jeg er ganske klar over, at det er en vanskelig opgave at løse, fordi så mange lokale interesser vil komme til at spille ind. Jeg vil dog gerne søge at opstille visse principper for, hvorledes jeg synes man skal behandle spørgsmålet.

For det første synes jeg, man må gøre sig klart, at der må forventes en betydelig vækst i den private civile flyvning, og at man derfor rundt omkring i landet vil have behov for flyvepladser, som kan tage de lette fly, og som kan betjene den private del af flyvningen. Dette vil næppe heller volde så store vanskeligheder; sådanne flyvepladser er i forhold til lufthavne med rutetrafik relativt billige. Men når det gælder indenrigsruteflyvningen, må man efter min opfattelse anlægge et andet synspunkt. Vel er der lokale hensyn at tage, og vel er der under drøftelserne i provinslufthavns-