

[Bilgrav-Nielsen.]

havn. Ministeren regner med, at disse to baner kan etableres ved, at man udbygger den 6-sporede tunnel, hvilket er beregnet at ville koste ca. 240 mill. kr.

For det første er der grund til at antage, at det rent teknisk og trafikalt ikke er forsvareligt at bygge større sammenhængende tunnelanlæg end 6-sporede; det er i hvert fald Øresundsgruppernes opfattelse. Dernæst er det usandsynligt, for ikke at sige det endnu stærkere, at det er tilstrækkeligt med kun 8 spor, når lufthavnen ca. 1990 står færdig. Efter ministerens egne opgivelser — sidst i bemærkningerne til forslaget til lov om udbygning af Københavns lufthavn — må vi nemlig regne med, at passagerantallet i en ny Saltholmlufthavn allerede i 1985 vil være oppe på 34 millioner. Regner vi med — som opgivet af ministeren i det bilag, der blev tilsendt storlufthavnsudvalget, bilag 33 — at ca.  $\frac{1}{5}$  af disse passagerer vil være i transit, ja, så vil det sige, at tunnelanlæggene mellem Amager og Saltholm i 1985 må kunne tage et passagerantal på ca. 28 millioner årlig plus, som angivet af ministeren, et tilsvarende antal besøgende plus endvidere ca. 20 millioner bolig-arbejdssted rejser, i alt ca. 80 millioner rejsende, hvilket vil sige, alt med udgangspunkt i fremtidsudvalgets betænkning, at det bliver nødvendigt med et tunnelanlæg med 12 vejbaner. Det er altså i 1985, 3 år efter at Saltholmlufthavnen efter beregningerne har overtaget al lufthavns-trafikken, og et par år før den er færdig-udbygget. Regner vi os derefter frem til 1990, selv om det er vanskeligt og usikkert, og siger, at det beregnede antal passagerer i 1985 for hvert år stiger med 5 pct. — hvilket ministeren sikkert vil give mig ret i er i underkanten af, hvad vi kan forvente, måske endda meget i underkanten — ja, så får vi et samlet passagerantal i 1990 på ca. 45 millioner. Herfra skal vi så trække den del af passagererne, som er i transit, ca. 15 pct. eller 7 millioner, d. v. s. at i det anlæg, vi må have i 1990 for at betjene trafikken mellem Saltholm og Amager, nemlig et passagerantal på 38 millioner, må der anlægges endnu flere vejbaner i tunnelen. Problemet er jo ved denne Saltholmlufthavn, at man kun kan komme til Saltholm ved at færdes gennem tunnelen, med-

mindre man altså kommer med fly. Det er det store problem, og det er det, der gør, at dette projekt umiddelbart synes at skulle blive overordentlig meget dyrere end det projekt, man kunne etablere på Sydamerger.

Nu skal man dertil lægge, at Sverigesforbindelsen i K—M linjen jo også skallægges i tunnel fra Amager til Saltholm, og at den skal lægges i et såkaldt trug på Amager, nemlig et anlæg, der går under banerne, og dette anlæg vil også koste millioner af kroner. Jeg tror derfor, at det er meget for lavt sat, når man regner med, at ekstra-udgifterne som følge af disse tunnelanlæg vil beløbe sig til 900 mill. kr., når man betænker, at et anlæg koster over 600 mill. kr. Ministeren sagde oven i købet, at han regnede med, at dette beløb ville kunne sættes noget ned, når man kom til en detaljplanlægning. Nu er det ikke altid sikkert, at nærmere planlægning, nøjere undersøgelser, specificering osv. fører til billigere anlæg; det er vist sjældent, vi har oplevet det.

Jeg tror altså, at det beløb, vi må regne med i merudgift ved denne Saltholmløsning, ikke bliver omkring de 900 mill. kr., men snarere omkring 2 milliarder kr. Jeg indrømmer, at man kan påstå, det er for pessimistisk, og at det ikke vil holde. Så kan jeg dertil sige, at de betragtninger, jeg her har fremført, udelukkende bygger på de oplysninger, vi har fået dels gennem fremtidsudvalgets betænkning, dels gennem det materiale, vi har modtaget i storlufthavnsudvalget, og at jeg i øvrigt ikke har taget i betragtning, at der også inden for godstransporten vil ske en voldsom udvikling. Her nævner således havnechef Weibøl i tirsdags i B.T., at man må regne med, at der hvert tredje år vil ske en fordobling. Det siger lidt om, hvor store problemerne vil blive.

Men der er en anden side af Saltholm-problemet, som vi føler ikke er helt afklaret; det er de trafikmæssige, de økonomiske følgevirkninger for det københavnske og det nordsjællandske område. Det fremgår tydeligt af fremtidsudvalgets betænkning, at den ventede voldsomme udvidelse i de kommende år af passagerantallet på Københavns lufthavn vil forårsage, at trafikproblemerne bliver store i det indre havneområde. Flest problemer vil en lufthavns-