

[Arne Larsen.]

som på, at det nu efter moderne brobygningsprincipper er muligt at bygge den fleksible bro, det vil sige at bygge en bro således, at den med tiden, hvis dens kapacitet ikke slår til, kan udvides med 2 eller flere kørebaner. Disse ting må vi have for øje, når vi nu om få år skal i gang med så mange brobygningsopgaver, som det jo bliver tilfældet.

I ministerens redegørelse er også nævnt en mulighed for bygning af en bro over Østersøen, rundt regnet anslået til en anlægssum af 3 milliarder kr. Jeg tror ikke, vi i denne omgang skal beskæftige os så meget med dette problem; der skal større udredninger og forhandlinger til, før man realistisk bør beskæftige sig hermed. Det må nok være en af de trafikinvesteringer, der ligger et godt stykke ude i fremtiden.

Derimod er en fast forbindelse over Øresund en mere nærliggende opgave at beskæftige sig med. Som andre tidligere ordførere tror jeg også, at det er en trafikinvestering, som ligger lige om hjørnet. Jeg tror også, at det, vi i første omgang kommer til at beskæftige os med, er en forbindelse mellem København og Malmø, hvilket alle eksperter nu mere eller mindre er enige om, måske med undtagelse af banestyrelserne i de to lande.

Det er klart, at Øresundsforbindelse nr. 2 må følge efter om ikke så mange år, og at det selvfølgelig må blive en jernbanetunnel i H-H-linjen til brug for de internationale togforbindelser, godstogstrafik og muligvis også tunneltog til overførsel af biler, sådan som det er kendt mange andre steder i Europas bjergegne.

Jeg finder, hvad den sydlige broforbindelse angår, anledning til at pege på den fleksible bro, som kan udvides i takt med trafikbehovet. Efter hvad jeg hidtil har forstået, er det dog i første række kun en vejbro i K-M-linjen, man har i tankerne, men er dette rigtigt? Øresundsområdet bliver før eller senere, og måske før vi egentlig bilder os det ind — og især, hvis det snævrere økonomiske

samarbejde i Norden bliver en realitet — en stor økonomisk og erhvervsmæssig enhed, hvor vi danske på grund af pladmangel måske til den tid vil foretrække at bo i Skåne fremfor på Sjælland, og da vil det ikke være tilstrækkeligt med en vejbro alene. Da vil det nok også være ønskeligt, om vi havde en S-baneforbindelse over Sundet. I alle tilfælde vil det være rigtigt i forbindelse med en sandsynligt kommende storlufthavn på Saltholm at knytte den direkte til nærtrafikanlægget i København, og så er det da nærliggende at antage, at man også fra svensk side var interesseret i et nærtrafikanlæg fra Malmø til Saltholm. Ja, vi kan jo gå videre ad disse tankebaner og forestille os ét sammenhængende banesystem Helsingør—København—Saltholm—Malmø — Landskrona — Helsingborg — Helsingør, hvis man altså har lidt fantasi og tror på en sådan erhvervsøkonomisk sammensmeltning og Øresundsregionen som et kommende kraftcenter. Derfor må den kommende Øresundsbro bygges med dette i tankerne og altså have en sådan fleksibilitet, at dette kan indbygges i brosystemet ad åre.

Ja, hermed er jeg ovre i det store og stadig mere påtrængende problem, lufthavnsproblemet i Øresundsregionen. Kastrup lufthavn hører jo til de største i Europa, ja, hører til blandt de store lufthavne i verdensmålestok. Trafikken stiger jævnt og sikkert år for år. Flyvningens andel i trafikarbejdet bliver større og større. Såvel indenrigs- som udenrigs- og charterflyvning er inde i en rivende udvikling med en stigning i passagerallet på et sted mellem 12 og 15 pct. årligt. Kastrup lufthavn vil om få år ikke kunne klare den øgede trafik. Noget kan gøres for at udnytte alle muligheder i Kastrup. Anlæg af en ny parallelbane, flytning af visse flyoperationer, generalaviation, privatflyvning til en aflastningslufthavn ved Tune og måske endnu bedre flytjeneste på jorden kan udskyde det tidspunkt nogle få år, men man vil nå bristepunktet i løbet af en 10-12 år, det er ganske givet. Derfor må der nu,