

[Ministeren for offentlige arbejder.]

betænkeligt at prioritere disse opgaver højere end tidligere. Det er således regeringens principielle opfattelse, at såvel storlufthavnen og den danske del af KM-forbindelsen som øst-vest forbindelserne bør søges gennemført tidsmæssigt således, at anlægsarbejderne påbegyndes, så snart detailprojekteringen, der igen forudsættes startet straks efter gennemførelsen af en anlægslov, er afsluttet.

Endvidere er det regeringens opfattelse, at anlægsarbejderne, når de er påbegyndt, skal gennemføres i en takt, som de rent tekniske og anlægsmæssige forhold betinger, og ikke bestemt af de statsfinansielle situationer med den samfundsøkonomiske fordyrelse af projekterne, som en således ujævn rytme vil medføre.

Disse centrale synspunkter vedrørende finansieringen og prioriteringen af de store anlæg har regeringen for nogen tid siden skriftligt fremlagt for folketingets trafikudvalg, som har stillet et antal spørgsmål i denne forbindelse, som jeg har besvaret over for udvalget.

Jeg skal herefter knytte nogle bemærkninger mere specielt til de enkelte projekter, som jeg har omtalt.

Først øst-vest problematikken. Det er velkendt, at den forrige regering ikke tog stilling til, hvilken form den faste Storebæltsforbindelse skulle have. Jeg tænker her ikke så meget på spørgsmålet: bro kontra tunnel, som på, om forbindelsen skulle være en ren vej- eller jernbaneforbindelse eller en kombineret forbindelse for de to trafikarter enten under den form, at bilerne selv kører, eller således, at de overføres på særlige biltog.

I betænkning nr. 508 fra 1968 er der redegjort i detaljer for disse alternative løsninger, men den tidligere trafikminister fandt især den sidstnævnte løsning mindre fyldestgørende belyst og nedsatte bl. a. derfor et udvalg til nærmere at belyse disse spørgsmål og i øvrigt ajourføre og korrigere de i betænkning nr. 508 fremlagte resultater. Dette udvalgsarbejde er videreført i den nuværende regerings tid og vil blive afsluttet med en betænkning, der vil foreligge den 1. september. På dette grundlag vil regeringen udarbejde forslag til anlægslov.

Det følger heraf, at regeringen ikke har lagt sig endeligt fast på, hvilken form for

fast forbindelse der vil være den rigtige. Da det imidlertid fremgår af den foreløbige redegørelse, som udvalget den 1. oktober 1971 afgav til ministeren for offentlige arbejder, at den løsning, som består i anlæg af en 2-sporet jernbaneforbindelse med særlige terminalanlæg og rullende materiel for overførsel af biler, dels synes at give en trafikalt og kapacitetsmæssig fuldt ud tilfredsstillende løsning, dels er meget væsentligt billigere end en kombineret vej- og jernbanebro, som må formodes at være det nærmeste alternativ hertil, har jeg fundet det rigtigst at orientere folketingets trafikudvalg herom.

Jeg skal heller ikke lægge skjul på, at medmindre der i Storebæltsudvalgets endelige betænkning eller på anden måde måtte fremkomme nye momenter i dette spørgsmål, er jeg personlig af den opfattelse, at denne løsning alt taget i betragtning må være at foretrække. Jeg har i øvrigt det indtryk, at der i offentligheden gør sig en række misforståelser gældende med hensyn til, hvad denne tekniske løsning på Storebæltsproblemet indebærer sammenholdt med en løsning, hvor bilerne selv kører over på en motorvej. Man er fra flere sider ligesom bange for, at biltogsløsningen ikke er en praktisk brugbar og fulgod løsning. Det er måske forståeligt, at det forholder sig sådan, fordi det store flertal i befolkningen ingen praktisk erfaring har med denne form for biltransport og derfor nærer en vis naturlig skepsis over for det ukendte. Jeg skal derfor fremdrage nogle væsentlige karakteristika ved den biltogsløsning, som vi har projekteret for Store-Bælt, og som jeg i øvrigt nærmere har orienteret folketingets trafikudvalg om.

Ser vi først på kapaciteten — man har fra flere sider udtalt frygt for en ubalance mellem de tilstødende motorvejes kapacitet og biltogenes kapacitet — så er forholdet det, at en 6-sporet motorvej normalt regnes at have en kapacitet på omkring 5.400 personbilenheder pr. retning i timen. Heroverfor står, at biltogsløsningen, som vi forestiller os den udformet, vil kunne få en kapacitet på ca. 5.100 personbilenheder pr. retning i timen, såfremt vi foretrækker en fuld udbygning, altså nogenlunde den samme kapacitet som den 6-sporede motorvej.

En anden betænkelighed, som har været en del fremme, er transporttiden, hvor man