

[Ministeren for offentlige arbejder.]

spørger: ja men betyder dette system nu ikke, at vi fortsat skal regne med en ret lang ekspeditionstid og en vis uundgåelig ventetid, ligesom vi kender det fra færgerne i dag? Her er forholdet det, at mens man kan regne med en gennemsnitlig køretid over bællet på ca. 15 minutter, hvis vi får en forbindelse, hvor bilerne selv kan køre over, vil den samlede gennemsnitlige overfartstid inkluderet normal ventetid med biltogene blive ca. 20 minutter under den forudsætning, at der afgår biltog hvert 10. minut, hvilket der er kapacitetsmæssig mulighed for med det anlæg, jeg forudsætter. Forskellen i overfartstiden er altså i gennemsnit 5 minutter, en forskel, som, hvis man ser nogenlunde nøgternt på det, ikke kan tillægges den helt store betydning.

Over for disse tal står anlægsomkostningerne i 1971-prisniveauet, som ifølge de udarbejdede overslag vil være på ca. 3 milliarder kr. for den billigste forbindelse med både 6 kørebaner for biler og 2 jernbanespor, mens den 2-sporede jernbanetunnel med terminalanlæg for biloverførsel og inklusive rullende materiel i første udbygning vil koste ca. 1,7 milliard kr. og ved fuld udbygning til den kapacitet, jeg omtalte før, knap 2 milliarder kr.

Den tidligere trafikminister, hr. Guldberg, bad i forsommeren 1971 tillige det nævnte udvalg om at inddrage spørgsmålet om en fast forbindelse Jylland-Sjælland via Samsø i sine undersøgelser, således at man dels undersøgte en fuld udbygning i denne linje, dels en etapevis udbygning med en fast forbindelse Jylland-Samsø og færgefart Samsø-Røsnæs. Resultatet af disse undersøgelser såvel som trafikken sandsynlige fordeling mellem en Storebælts- og en Samsøforbindelse vil fremgå af udvalgets nys nævnte slutbetænkning.

Hverken jeg eller regeringen har derfor endnu taget noget endeligt standpunkt til dette spørgsmål.

Derimod har jeg såvel over for offentligheden som over for folketingets trafikudvalg gjort opmærksom på, at jeg meget vel kunne forestille mig, at den rigtigste løsning på vort problem med hensyn til trafikken mellem hovedlandsdelene ville være en ren vejforbindelse i Samsølinjen som et supplement til en kombineret forbindelse for vej-

og jernbanetraffic over Store-Bælt. Derimod har jeg ikke på noget tidspunkt givet udtryk for, at jeg kunne forestille mig en forbindelse i Samsølinjen som et alternativ til en Storebæltsforbindelse, således som man af og til i debatten har fremført. Men som sagt har vi endnu ikke grundlag for at træffe den endelige beslutning i dette spørgsmål.

Dernæst om Øresundsproblematikken. Jeg har anmodet KLV om nu at udarbejde det endelige oplæg om Saltholmprojektet, således at dette kan lægges til grund for det forslag til anlægslov, som regeringen som nævnt agter at fremsætte her i tinget i det kommende folketingsår.

Lufthavnsspørgsmålet har gennem en årrække været underkastet en gentagen og til dels meget dybtgående ekspertudredning, ligesom folketinget først gennem det særlige udvalg til modtagelse af oplysninger om storlufthavns- og Øresundsproblemerne senere gennem trafikudvalget har haft lejlighed til at gennemgå dette omfattende materiale og stille yderligere spørgsmål i tilknytning hertil. Grundlaget for det lovforslag, som nu udarbejdes, må efter min opfattelse være den såkaldte programplan, som den tidligere trafikminister med hjemmel i loven af 30. april 1969 om placering af en ny Københavns lufthavn lod udarbejde, og som forelå i efteråret 1969.

Saltholmproblematikken har som bekendt en nær sammenhæng med problematikken omkring etablering af en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige i den såkaldte KM-linje. Dette gælder i første række teknisk, idet de to anlæg, lufthavnen og brotunnelforbindelsen, på grund af deres beliggenhed i flere henseender må udformes under gensidig hensyntagen til det andet anlæg. Dernæst er der tillige en trafikal sammenhæng, idet landtrafikken til og fra lufthavnen for en dels vedkommende skal gå via KM-forbindelsen. Dette gælder uden videre landtrafikken mellem Sverige og Saltholm.

For så vidt angår landtrafikken mellem lufthavnen og Amager, er forholdet for det første det, at totaltrafikken, dvs. lufthavnstrafikken plus trafikken mellem Danmark og Sverige, på denne delstrækning vil være væsentlig større end på delstrækningen Saltholm-Skåne, simpelt hen fordi lufthavns-