

[Ministerens for offentlige arbejder.]

trafikken på dansk side vil være større end den, der kommer fra svensk side.

Med udgangspunkt i denne fordeling af trafikstrømmene har man hidtil bl. a. i den nævnte programplan arbejdet med den antagelse, at der mellem Amager og Saltholm anlægges en særlig tunnel for lufthavnstrafikken som et led i lufthavnsanlægget, og at der herudover syd herfor i linjen Dragør nord — Saltholm — Linhamn anlægges en egentlig KM-forbindelse til betjening dels af trafikken mellem Danmark og Sverige, dels af den svenske lufthavnstrafik.

Man må imidlertid fra dansk side over for dette udbygningsperspektiv stille det spørgsmål, om det vil være nødvendigt eller økonomisk realistisk, at vi på strækningen mellem Amager og Saltholm samtidig eller umiddelbart i fortsættelse af hinanden skal bygge to faste forbindelser, dels den rene lufthavnstunnel, dels den danske del af KM-forbindelsen. Jeg har derfor i mine løbende forhandlinger med den svenske trafikminister rejst det spørgsmål, om det ikke vil være tilstrækkeligt i første omgang at bygge lufthavnstunnelen og på Saltholm forbinde denne med den svenske del af KM-forbindelsen, således at den anden forbindelse på dansk side først bygges til ibrugtagning på det tidspunkt, da kapaciteten i den først anlagte forbindelse ikke længere er tilstrækkelig. I denne problematik indgår tillige spørgsmålet om, hvorvidt det er rigtigt, som hidtil påregnet, at anlægge KM-forbindelsen som en ren vejforbindelse. Vi har fra dansk side her i år rejst det spørgsmål over for vore svenske kolleger, om man ikke, især på baggrund af de tanker, vi i øvrigt på begge sider gør os om nærtrafikkens afvikling i Københavns- og Malmøregionen, når vi taler om en KM-forbindelse, bør have den kollektive, herunder også den sporbundne kollektive trafik med i billedet.

Forhandlingerne herom såvel som om alle andre udestående problemer i tilknytning til KM-forbindelsen og lufthavnen er i gang, og de vil blive afsluttet i løbet af september, således at grundlaget er til stede for i efteråret at slutføre de dansk-svenske regeringsforhandlinger på et sådant tidspunkt, at jeg inden årets udgang i folketinget kan fremsætte lovforslag om den nødvendige anlægslovgivning.

I sammenhæng med Øresundsproblemerne i øvrigt skal jeg også nævne forbindelsen mellem Helsingør og Hålsingborg den såkaldte HH-linje. Jeg minder om, der her er tale om en ren jernbaneforbindelse, som man både fra dansk og svensk side forudsætter udført i de to jernbaneforvaltingers regie. Efter dansk opfattelse er der et klart behov for snarest at gå i gang med denne forbindelse og et sundt økonomisk grundlag for projektets gennemførelse. I investeringsmæssig henseende er der i øvrigt tale om beløb af langt mindre størrelse, end tilfældet er med de store projekter, som vi i dag drøfter. Når jeg alligevel har ønsket at trække også denne sag frem i min redegørelse her i dag, skyldes det især, at man fra svensk side klart har tilkendegivet, at man ønsker at tage stilling til Øresundsproblemerne under ét, så også af hensyn til HH-forbindelsen haster det med en stillingtagen til KM-forbindelsen.

Det kan forekomme lidt usædvanligt at afslutte denne redegørelse med at gøre nogle bemærkninger om vores trafikpolitiske målsætning. Men det skulle meget gerne ganske klart være fremgået, at vi til grund for vores trafikpolitik lægger et klart ønske om at styrke den kollektive islet. Man skal her ikke springe for let over gærden ved blot at henvise til den kollektive islet uden at tage i betragtning, at denne i realiteten skal fordeles på mange forskellige former for transport. Den skal fordeles på godstransporten, på persontransporten, på de korte, de mellem lange og de lange distancer. Men det er vores opfattelse, at vi ved gennemførelsen af disse store projekter vil have tilvejebragt meget væsentlige og stærke instrumenter til fordel for den kollektive transport. Det er nødvendigt, at man i de enkelte partier gør sig sin stilling til den kollektive transport klar. Den kollektive transport er langt mindre ressourceforbrugende, hvad der bliver 1970ernes og 1980ernes store problemstilling. Den er langt mindre forurenende, hvad der allerede er 1970ernes store problemstilling, og den er langt, langt sikre i henseende til dødsrisiko og anden form for ulykkesrisiko. Derfor vil vi, næsten uanset på hvilken måde vi anskuer problemstillingen mellem kollektiv og individuel transport, komme til det resultat, at den kollektive transport, enten målt i kroner og øre eller