

[Stæhr Johansen.]

hurtigtgående persontog, eventuelt af turbotypen, vil være et marked for persontransport over de lange stræk, afhænger vel nok mest af flyvningens udvikling. Her skal jeg henvise til, at indenrigsflyvningen nu er så differentieret, at de færreste har mere end 50 km til en lufthavn. Det må forventes, at den stærke udvikling i indenrigsflyvningen vil fortsætte til konkurrencedygtige priser, og tiden nærmer sig for stive planer for afgangstider med betaling om bord, altså en slags bussificering af indenrigsflyvningen.

På den anden side er det klart, at banernes konkurrencemæssige stilling er stærkt afhængig af en fast forbindelse med jernbanespor over Store-Bælt, og derfor er jeg også tilhænger af, at man bygger en kombineret vej- og jernbanebro, som tager hensyn både til jernbanerne og til biltrafikkens rolle i transporten. Men naturligvis er vi klar til at diskutere alle muligheder.

Jeg synes altså ikke, der er så meget, der taler for at vælge en tunnelforbindelse under Store-Bælt, hvorimod jeg vanskeligt kan se, at der er noget, der taler for at forkaste 10-15 års tekniske overvejelser om en hensigtsmæssig broforbindelse for vejtrafikken — og helst også således, at der bliver plads til jernbanespor, så den hidtidige færgetrafik helt kan nedlægges. Med en kombineret jernbane- og vejbro vil vi for alvor nitte landsdelene sammen og skabe den rette arbejdsdeling inden for erhvervslivet og tilfredsstille transportbehovet såvel for erhvervslivet som for persontrafikken.

Jeg tror også, at dette er af meget stor betydning for de relationer, som vi forventer til det øvrige Europa, når vi kommer ind i fællesmarkedet, hvad jeg både håber og tror at vi gør. Netop i denne konkurrencesituation, som dansk erhvervsliv dér vil blive stillet over for ikke mindst i samspillet med Nordtyskland og storbyen Hamburg, er det af uvurderlig betydning, at vi har vore egne interne trafikforbindelser udbygget så godt som muligt. Jeg skal erindre om, at hele denne problematik blev belyst i betænkningen nr. 508 af 1968, og jeg vil gerne henvise til den betydning, som en fast Storebæltsforbindelse vil have for oplandsgrænsen mellem København og Hamburg.

Der er således en lang række grunde til, at vi i dag, så langt som det er muligt, prø-

ver på at opfylde folketingets principbeslutning om, at en fast forbindelse over Store-Bælt skal være den første af de store trafikinvesteringer.

Jeg er imidlertid ganske enig med ministeren i, at Saltholmlufthavnen er et overordentlig vigtigt trafikprojekt, som vi også bør give en så høj prioritering, som det er finansielt muligt. Jeg synes, at det materiale, som blev tilvejebragt af det såkaldte planlægningsudvalg, grundigt belyser problematikken omkring en ny storlufthavn på Saltholm, og jeg tror i og for sig også, at de tal, hvoraf det fremgik, at det gunstige udflytningstidspunkt til Saltholm ville være omkring 1985-90, stadig er rigtige, men forudsætningen for, at en ny Saltholmlufthavn kan placere sig som en af de virkelig centrale lufthavne i Norden, vil være, at den position, som Kastrup lufthavn har opnået, ikke svækkes i årene, indtil en storlufthavn på Saltholm står færdig. Det er derfor også muligt, at vi bør se nærmere på, hvilke minimumskrav der må opfyldes for investeringer i Kastrup lufthavn, indtil overflytning til Saltholm kan ske, og jeg er enig i, at vi, så langt det er muligt, prøver på at fastlægge de omtrentlige tidspunkter for udbygningen af disse trafikinvesteringer.

Jeg forstår på ministerens tale, at der endnu ikke er skabt enighed i de dansk-svenske forhandlinger om en fast forbindelse i KM-linjen, og jeg kan kun give min tilslutning til, at man fortsat fra dansk side prøver på at få svenskerne til at forstå, at det med de prognoser, vi har for trafikudviklingen i området, næppe vil være rimeligt allerede nu at bygge to faste forbindelser mellem Sjælland og Saltholm.

For så vidt angår den nordre jernbanetunnelforbindelse i HH-linjen, skal jeg blot bemærke, at investeringerne her ikke er større, end at de med rimelighed kan afholdes over de to jernbanestyrelses anlægsbudgetter, og at tidspunktet for denne investering nok må være bestemt af terminerne for afviklingen af udbygningen af de nuværende færge- og havnefaciliteter.

Naturligvis kan man ikke drøfte disse store projekter uden at undersøge, om det er muligt for Danmark i den nuværende situation at skaffe økonomiske muligheder for at gennemføre så store anlægsarbejder. Trafikministeren har i sit indlæg, hvis jeg har for-