

[Ih Christensen.]

„således at folketinget i nær fremtid kan tage stilling til, om vi skal have de faste forbindelser til Sverige og luftrumsaftalen og dermed, om anlægsloven af juni 1973 om Saltholmlufthavnen skal gives et reelt indhold eller ej.“

Dermed er det sådan set præciseret, at her er der reelt tale om en definitiv afgørelse for eller imod etablering af en storlufthavn på Saltholm.

Forinden jeg går ind på en udredning af vor stilling til dette, vil jeg dog godt først gøre et par bemærkninger omkring de faste forbindelser over Øresund.

Det, jeg kunne tænke mig at rejse over for ministeren, er, om man på et tidspunkt har overvejet eller kunne tænke sig at overveje, under forudsætning af at ratifikation ikke kan gennemføres i dette folketing — hvad meget tyder på, i hvert fald vil det være meget vanskeligt — en anden linjeføring over Øresund, om man kunne tænke sig en linje fra Saltholms nordspids til Barsebäck, en afstand, der ikke vil være større end den, der er stipuleret i aftalerne, og som kunne spare en omvej på ca. 24 km. I den forbindelse er det for så vidt forbavsende, at man ikke på noget tidspunkt øjensynlig har vurderet den merudgift til benzinformbrug o. lign., som en sådan omvej, som der faktisk nu er tale om, koster.

Da man projekterede Færolinjen i forbindelse med den nye Storstrømsbro, regnede man med, at den 6 km omvej, der dér er tale om, vil betyde en kapitaliseret merudgift på 131 mill. kr. i 1968. Hvis vi tager hensyn til, at der er tale om den firdobbelte afstand og tager hensyn til langt større trafikintensitet, er der vel tale om en kapitaliseret merudgift på omkring 1,7 mia kr., det er dog ikke småpenge. Dette er desværre ikke et enestående eksempel på, hvor ufuldstændige beregninger man har lagt til grund for hele dette spørgsmål.

Et andet spørgsmål, som jeg også gerne vil drøfte i udvalget i hvert fald, er spørgsmålet om den faste kollektive trafikforbindelse over Øresund, om man virkelig skal undlade med det samme at etablere en jernbane. Det kunne meget vel tænkes, den kollektive trafiks udvikling taget i betragtning, at det kunne være ønskeligt og rigtigt at vente med at etablere KM-linjen, hvis det

bliver denne, men så til gengæld samtidig få en jernbaneforbindelse. Hvis man tænker sig den linjeføring, som jeg imidlertid var inde på før, ville man kunne spare Helsingør-Hälsingborg linjen, og det vil svare til 1,2 mia kr. sparet i etablering; det svarer så nogenlunde til, hvad det vil koste at etablere en jernbanelinje.

Disse ting synes jeg burde undersøges nøjere, og i det hele taget må jeg sige, at det er forbløffende, at man i den rapport om den faste forbindelse over Øresund, som foreligger, slutter med at sige, at med trafikbelastningen dér kan det være aktuelt efter år 2000, at man på kollektivtrafikken får fast forbindelse på separat bane. Der findes dog ikke anledning til eller mulighed for nu at afgøre, hvilket system der er optimalt for tiden omkring år 2000. Det siger man, som om man i og for sig bare fremskriver en udvikling, der i forvejen ligger, uden at tage en politisk stilling til, hvad der måtte være det gunstigste alle forhold taget i betragtning. Vi må heller ikke her glemme, at det jo betyder en 50 pct. udvidelse af investeringsudgifterne, hvis man venter med at etablere en togforbindelse. Et andet aspekt, som jeg også savner en belysning af, er det, som en fremtrædende trafikplanlægger og planlægningskonsulent, cand. polit. Uffe Bundgaard Jørgensen, skriver om i sin prisbelønnede afhandling om Saltholmlufthavnens økonomiske aspekter; Dér skriver han i Nationaløkonomisk Tidsskrift fra 1970 på side 76:

„Man må ved Saltholmlufthavnen antage, at den faste forbindelse mellem København og Malmø vil blive fordyret i forhold til den billigste broløsning med ca. 520 mill. kr.“

Det vil altså sige, at hvis folketinget måtte foretrække den billigste broløsning, lader det sig ikke gøre, hvis Saltholmlufthavnen skal etableres; det betyder en merudgift på 520 mill. kr. Også det aspekt må man have med.

Derefter vil jeg i øvrigt sige, at bortset fra at man har sammenholdt en Saltholmlufthavn med en eventuel placering af en storlufthavn på Sydager, har man jo ikke foretaget nogen virkelig dybtgående og seriøs undersøgelse af de alternativer, der foreligger. Vi ved, at Kastrup under alle forhold skal udbygges for 925 mill. kr. inden 1985, og det er ikke undersøgt, om det ikke