

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ganske væsentlig rolle, når regeringen, som jeg før sagde, havde den opfattelse, at det rigtigste havde været at fastholde de hidtidige planer.

Når dette er sagt, vil jeg i øvrigt gerne tilføje, at jeg heller ikke er i tvivl om, at man også i hovedstadsområdet og hos dem, der har ansvaret for planlægningen her, trods alt foretrækker den yderligere udsættelse på et par år fremfor det alternativ, at man nu slog alt over ende og sagde nej til alle projekterne på én gang. Heller ikke en sådan afgørelse ville jo blive alment accepteret som endelig, og altså ville dette grundlag for den videre planlægning også være ganske usikkert.

Jeg vender mig herefter til Storebæltsspørgsmålet. Det har været og er måske fortsat en udbredt opfattelse, at Storebæltsspørgsmålet er nøje forbundet med Øresundsspørgsmålene, således at disse projekter i virkeligheden skulle udgøre en helhed. Det er efter min mening ikke en rigtig opfattelse. Spørgsmålet om anlæg af en fast Storebæltforbindelse har efter min opfattelse hele tiden haft sin egen selvstændige karakter.

Ser vi to år tilbage, til foråret 1973, havde den daværende trafikminister samtidig forelagt folketinget forslag til lov om en Storebæltforbindelse og om anlæg af en lufthavn på Saltholm. Sideløbende hermed førtes de afsluttende forhandlinger med den svenske regering om Øresundsaftalerne. På denne baggrund fremkom man fra svensk side med det meget naturlige ønske, at der i Øresundsaftalerne blev gjort en henvisning til de aktuelle planer om anlæg af en fast Storebæltforbindelse. Dette ønske fra svensk side var vel naturligt, fordi det dermed placerede Øresundsaftalerne i en meget større traikalsammenhæng, og fra den danske regerings side var der selvfølgelig ingen anledning til at gå imod dette svenske ønske, fordi man jo netop under alle omstændigheder ønskede en Storebæltforbindelse gennemført, fordi den i sig selv efter regeringens opfattelse var en samfundsmæssigt rigtig investering.

Anden sammenkobling mellem Storebæltprojektet og Øresundprojekterne end den, jeg netop har nævnt, har der ikke været. Det er derfor klart, at den udskydelse af en

endelig beslutning om lufthavnen og Øresundforbindelserne, som jeg netop har redegjort for, ikke indebærer nogen tilsvarende udskydelse af Storebæltprojektet.

Som bekendt besluttede den foregående regering for godt et år siden at udskyde arbejdet med igangsættelsen af en Storebæltbro i henhold til anlægsloven af juni 1973 et års tid og at benytte denne tid til at lade foretage en række supplerende undersøgelser. Det direkte formål med disse undersøgelser var at få skabt yderligere klarhed over, om den afgørelse, som folketinget traf i 1973 med hensyn til forbindelsens udformning — om det skulle være den kombinerede vej- og jernbaneforbindelse eller den såkaldte biltogsforbindelse — nu også var rigtig i lyset af de ændringer i forudsætningerne, som måske var sket i løbet af efteråret og vinteren 1973-74.

Resultatet af disse supplerende undersøgelser foreligger i løbet af kort tid, og jeg skal ikke her ved denne lejlighed foruddiskontere rapportens resultater eller de politiske konklusioner, der kan være grund til at drage af dem, men blot oplyse, at så snart rapporten foreligger, vil den blive tilsendt folketinget og offentliggjort. Det er herefter regeringens hensigt, at den endelige stillingtagen til spørgsmålet om forbindelsens udformning, og dermed også til spørgsmålet om den endelige tidsplan, bør træffes af folketinget til efteråret på grundlag af den samlede trafikpolitiske redegørelse, som det er min hensigt at give folketinget til oktober.

Jeg skal selvfølgelig heller ikke her foregribe denne samlede redegørelse, men vil blot med et par enkelte, men forhåbentlig meget talende eksempler prøve at placere Storebæltbeslutningen i denne sammenhæng. Det er nemlig efter min opfattelse sådan, at ikke blot er Storebæltprojektet, uanset hvilken udformning man i øvrigt forestiller sig, i sig selv et kæmpeprojekt, men det har tillige og ikke mindst meget afgørende konsekvenser for den samlede trafikplanlægning og trafikudbygning her i landet. Som bekendt vil DSB i år fremlægge resultatet af sine langsigtede planlægningsovervejelser i den såkaldte Plan 90, og det er klart, at det for planlægningen af jernbanetrafikkens udvikling mellem hovedlandsdelene spiller en helt afgørende rolle, om man kan basere