

[Svend Heiselberg]

Jylland og store dele af Sjælland end en Storebæltsbro.

Svanegrundsruen vil for mere end 60 pct. af befolkningen i Danmark betyde, at de med fordel kan udnytte den direkte forbindelse mellem Jylland og Sjælland. Eksempelvis kan 32 af Jyllands 40 største byer samt deres opland opnå en gennemsnitlig besparelse på 208 km pr. dobbelttur mellem Jylland og Sjælland. Svanegrundsruen vil være en fordel i forbindelse med udbygningen af den kollektive trafik og ikke mindst for erhverv og samfundsøkonomi, også energibesparelse.

#### **Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):**

Det forslag, der i 1979 fremkom fra Samsølinjens arbejdsudvalg om den såkaldte Svanegrundsroute, er jeg ikke uden kendskab til. Da jeg går ud fra, at det er dette forslag, hr. Svend Heiselberg tænker på, kan jeg altså besvare første led i det stillede spørgsmål bekræftende.

Hr. Svend Heiselberg ønsker dernæst mine kommentarer til forslaget. Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg i tidens løb har fulgt arbejdet med det, der oprindeligt hed Samsølinjen, og som senere er udviklet til Svanegrundslinjen, med interesse. Det kan hr. Svend Heiselberg næppe heller være ukendt med.

Imidlertid må jeg minde om, at folketinget ved vedtagelsen i 1973 af loven om anlæg af en bro over Store Bælt slog fast, at den første faste forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark skal gå over Store Bælt. Heri skete der ikke nogen ændring ved folketingets senere beslutning om at udskyde bygning af Storebæltsbroen.

Som bekendt udvikler trafikken – jeg tænker her specielt på personbiltrafikken mellem landsdelene øst og vest for Store Bælt og Kattegat – sig ikke, som man blot for få år siden regnede med. Samtidig er vore økonomiske muligheder for gennemførelse af nye store trafikprojekter blevet mindre. Det er i hvert fald min opfattelse.

Bl. a. på denne baggrund er der som bekendt i ministeriet for offentlige arbejder iværksat et arbejde til vurdering af udviklingen i trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Overvejelser om en Svanegrundsroute må efter min opfattelse ses i dette lys og er derfor li-

geledes ifølge min opfattelse for tiden ikke aktuelle.

#### **Svend Heiselberg (V):**

Jeg kan forstå, at ministrene ved det sidste par onsdagsspørgetider har haft trafikbesværligheder, som gjorde det vanskeligt at nå frem i rette tid til folketinget, og derfor må det nok være relevant, at man stiller et trafikpolitisk spørgsmål.

Jeg vil da gerne sige trafikministeren tak for svaret. Nu er det, som ministeren også selv sagde, ikke første gang, sagen bliver bragt frem i folketinget. Det skete i forbindelse med den store trafikpolitiske debat den 30. januar 1973 og igen den 30. maj 1973, hvor der i øvrigt fra flere sider blev givet udtryk for en positiv indstilling over for Samsøforbindelsen.

Jeg har også tidligere bemærket, at ministeren, inden han blev trafikminister, ofte har udtalt sig meget positivt og omtalt linjeføringen som noget rigtigt og godt. Derfor har jeg lidt svært ved at forstå, at ministeren i dag, da han har mulighed for at fremme dette projekt, tager en vis afstand fra det.

Men i forbindelse med mit spørgsmål til ministeren har jeg anført en række begrundelser, som jeg mener taler til fordel for, at Svanegrundsprojektet får en naturlig plads i fremtidens trafikmønster, og jeg mener, at ministeren bør lade gennemføre en grundig undersøgelse af projektets muligheder. Undersøgelsen bør omfatte den fremtidige organisation af de nordlige ruter, forstået som behovet for samdrift af to ruter og muligheder for en udformet koncessionsaftale, så planlægningen kan komme til at ske på grundlag af samfundsøkonomiske betragtninger i stedet for som nu på grundlag af rene driftsøkonomiske betragtninger.

Til slut vil jeg opfordre til, at man får en folkelig opbakning bag projektet, som er det bedste, det billigste og det mest samfundsrelevante projekt.

#### **Grove (KF):**

Jeg vil gerne spørge trafikministeren, hvornår vi kan forvente at udvalgsarbejdet om trafikken imellem Øst- og Vestdanmark er færdigt. De spørgsmål, der er rejst her i dag, og spørgsmålet om Storebæltsbroens udsættelse og elektrificeringen af den kollektive