

[Aksel Larsen.]

tunnelforbindelse — det kan jeg ikke udtale mig om — som burde være med i 3 års planen, og det er Sallingsundbroen. Den kunne og burde man have begyndt at bygge for 20-30 år siden, men man har ikke gjort det. Den er i allerhøjeste grad påkrævet, og jeg kan ikke tro, at det er en opgave af en sådan størrelsesorden, at man bør skyde den ud, til det mere langsigtede perspektiv begynder at gøre sig gældende.

Hvad angår de særlig store opgaver, som regeringen har givet anden eller tredje prioritet, altså udskudt i hvert fald til efter de 3 år, man mener at kunne overskue, så er det naturligvis rigtigt, at der er noget, der må udskydes, og for at nævne konkrete eksempler så tror jeg også nok, vi overlever, om man venter i 3 år med at lægge grundstenen til en ny politigård i København.

Jeg tror imidlertid, at det er meget betænkeligt at ville fortsætte med at udskyde påbegyndelsen af bygningen af tunnelbanen i hovedstaden. Efter min og mit partis opfattelse er det det største indenrigske trafikproblem, vi her står over for, det at klare nærtrafikken i hovedstadsområdet, og det er den største indenrigske trafikopgave at få tunnelbanen bygget. Jeg ved, at man nu er kommet så langt, at nu foreligger der i hvert fald en slags skitse til projektering om at bygge den i løbet af 25 år, og jeg vil sige, at hvis man ikke alene vil udskyde dens påbegyndelse nu i 3 eller 5 år, men også derpå være 25 år om at bygge de mest nødvendige strækninger, så er vi i sandhed dårligt hjulpet. Jeg tror, det er nødvendigt at se at få fremskyndet dette her. Det har været overvejet tilstrækkelig længe. Jeg er overbevist om, at den tekniske sagkundskab formår at bygge tunnelbanen. Der har været trukket tov tilstrækkelig længe om dens finansiering og linjeføring. Man må se at få det tovtrækkeri til at slutte, og når der er tale om tovtrækkeri, så ved jeg ikke rigtig, om det ikke er velanbragt at opfordre den højtærede minister for offentlige arbejder til at hugge den gordiske knude over. Den højtærede minister må i hvert fald komme med et initiativ, så vi kan se, hvor vi er henne, og se, hvornår vi kan få begyndt og på hvilke vilkår.

Det er muligt, at Store-Bæltsbroen må

vente, fordi det er nødvendigt at foretage betydelige tekniske forberedelser, før man kan gå i gang med den. Men hvad en anden af disse forbindelser angår, som man vil give anden eller så vidt jeg forstår tredje prioritet, den faste Øresundsforbindelse, så vil jeg have lov til at sige, at det behøver man i hvert fald ikke at gøre hverken af tekniske eller finansielle grunde. Jeg henstiller derfor, at dette problem overvejes på ny, og man bør også tage i betragtning, at det er ret sandsynligt, at Nordisk Råd på sit kommende møde i Reykjavik i februar vil anbefale Sveriges og Danmarks regeringer snarest at tage fat på bygningen af den faste forbindelse mellem København og Malmø.

Så vidt det kan bedømmes, vil der, som jeg sagde, ikke være tekniske vanskeligheder ved at begynde her, og finansieringsproblemer af betydning skulle der heller ikke være, så den skitserede beløbsramme for de offentlige investeringer bliver ikke sprængt, selv om man begynder. 6 af Sveriges og Danmarks største og mest erfarne ingeniørfirmaer har i snart 30 år arbejdet med den tekniske side af forberedelserne til at bygge tunnel fra Amager til Saltholm og bro fra Saltholm til Malmø. De vil formentlig med meget kort varsel kunne overgå til detailprojektering. Bundforholdene er kendt, det er saltholmskalk, den kan bære så godt, som var det et fjeld, og vanddybden er overalt ringe. Selv om måske visse motorblade vil mene, at det er forkert at opkræve bropenge, tror jeg, at man sikkert kan gå ud fra, at når forbindelsen mellem Danmark og Sverige står færdig, vil der blive opkrævet trafikafgifter for passagen. Da trafikken vil være meget stor, kan bropengene i løbet af et meget kort åremål betale regningen for byggeriet plus påløbne renter, og til en så positiv investering med så god garanti vil det være både forsvarligt og muligt at låne de fornødne midler hos danske eller skandinaviske og udenlandske banker. Af disse rent praktiske grunde forekommer det mig altså muligt at tage fat her, så snart Danmarks og Sveriges regeringer beslutter sig til at give startsignal.

Hertil kommer imidlertid, at tilvejebringelsen af en fast forbindelse og senere sikkert 2 mellem Danmark og det øvrige Skan-