

[Stæhr Johansen.]

tagende, og så har den en helt, helt anden kapacitet end en tunnel, hvorigennem man skal sende biler med jernbane. Efter min opfattelse vil man meget hurtigt opdage, at en 2-sporet jernbane ikke er i stand til at klare disse trafikproblemer, og jeg gruer også for, hvordan det hele skal klares, hvis der skulle ske trafikale uheld. Der er for mig ingen som helst tvivl om, og det tror jeg også at langt de fleste, der har beskæftiget sig lidt med dette, må være enige i, at den bedste løsning, når man også tager hensyn til kapaciteten, er en kombineret vej- og jernbanebro.

Jeg minder hr. Guldberg om, at der var også folk, der, dengang man vedtog Lillebæltsbroen for mange, mange år siden, i 1920'erne, havde det synspunkt, at det kun skulle være en jernbanebro, ligesom hr. Guldberg nu mener, at det skal være en jernbanetunnel. Jeg tror, at hvis ikke der var fornuftige folk i folketinget, der havde gennemtvunget, at det også blev en vejbro, ville man have dømt det folketing meget hårdt, og det er min opfattelse, at det vil man også gøre, hvis man vedtager et tunnelforslag.

I øvrigt må jeg sige, at jeg er enig med hr. Guldberg i de bemærkninger, han kom med om trafikken til Amager. Jeg mener afgjort, at den må drøftes. Hr. Guldberg og jeg, tror jeg, er enige om, at Amager i mange år har været meget forsømt, hvad trafik angår, og jeg er ganske enig med hr. Guldberg i, at det må tages op. Men selvfølgelig har det hverken været muligt for Københavns kommune eller de andre Amagerkommuner — eller eventuelt statsbanerne — at tage nogen beslutning, før man har fundet en løsning på lufthavnsproblemet. Der har jo været så mange diskussioner om det, og nu kommer også spørgsmålet om den svenske bro; også den vil i allerhøjeste grad spille ind på den planlægning af Amager, der skal finde sted.

Så vil jeg blot sige til trafikministeren, som havde nogle betæneligheder med hensyn til finansieringen, at jeg tror, det er et af de spørgsmål, der er meget vigtige at drøfte i udvalget, for jeg mener stadig væk, at man, også når man sammenligner Københavns kommunes lån med statens lån — det er særlig til hr. Horn — har opnået bedre betingelser. Vi vil også i udvalget kunne se

nogenlunde, hvordan betingelserne er for store firmaer, der har lov til at låne i udlandet. Derfor er jeg ikke så bange. Der er også spørgsmålet om de mange offentligt ansatte. Perspektivplanen har jo givet os et billede af udviklingen i Danmark, som vi alle sammen er ængstelige for vil kræve flere offentligt ansatte, og jeg mener også, som jeg sagde før, at både bedriftsledelse, beslutningsfunktioner osv. vil gå bedre i et privat ledet selskab.

I 1972 blev der truffet en aftale mellem den franske og britiske regering om, at man simpelt hen lavede to selskaber, et fransk og et britisk, der skulle bygge en tunnel under Den engelske Kanal, og man gav en 50-årig koncession til to private selskaber. Selvfølgelig ville man gennemtvinge de billigst mulige priser ved krav om offentlig licitation, men først og fremmest skulle de to selskaber være ansvarlige for at skaffe de fornødne penge til bygning af en kanaltunnel, ligesom de skulle have ansvaret for selve bygningen. På så stort et område har man ikke fra de respektive regeringer været ængstelig for at overlade det til private kræfter at bygge, og jeg mener selv, at det er den måde, vi lettest undgår at belaste statens investeringer, hvilket må være en fordel med de mange andre opgaver, den har.

Så talte trafikministeren også lidt om taksterne. Jeg går da ud fra som givet — det har jeg også forstået af den kontrakt, der er sluttet mellem den engelske og den franske regering, at selve taksterne bestemmes af staterne, naturligvis mod at der gives en garanti for, at de penge, der er investeret, bliver forrentet og der ydes et rimeligt driftstilskud, men ellers er taksterne da noget, som man gennem kontrakter og koncessionsbestemmelser er i stand til at dirigere.

Jeg håber da også, at trafikministeren vil være i stand til i nogen grad at få indflydelse på taksterne på den svenske bro mellem København og Malmø, for det er da ganske givet, at man netop fra dansk side må være helt klar over den problematik, der opstår ved, at Sverige bygger denne bro, men jeg har da også det indtryk, at trafikministeren har det med i sine overvejelser. Jeg forstår derfor ikke, at trafikministeren er så ængstelig for den private finansiering og ledelse. Jeg forstår, at hr. Horn, som selvføl-