

## [Glensgård.]

del af deres kilometerpenge, såfremt vi nu lader dem køre ned over Helsingør-Hålsingborg, og derfor ønsker svenskerne kun denne ene forbindelse for at have yderligere konkurrencemoment over for de to øvrige. Det er helt klart, at der ikke ligger nogen interesse fra svenskernes side for at hjælpe lille Danmark med en smule transittrafik. Vi skal da også give svenskerne mulighed for at have denne ekstra konkurrencemulighed, og det vil sige, vi er klar til at investere lidt teknikerhjælp med at få de sidste sporender hen til den udmundning af en tunnel, som svenskerne givetvis og nødvendigvis må betale, hvis de ellers ønsker en forbindelse til Danmark og dermed til Centraleuropa.

Hr. Bilgrav-Nielsen skriver i bemærkningerne til forslaget, at der er store samfundsøkonomiske fordele forbundet med en gennemførelse af forslaget. Hvis hr. Bilgrav-Nielsen kunne fremlægge en kontrakt med svenskerne om, at de vil udnytte H-H-forbindelsen mere, end de vil udnytte Trelleborg-Sassnitz og Ystad-Swinemünde, så skulle vi måske overveje det, men det ligger helt klart for den svenske regering, at de vil satse sydpå. Vi har jo set, der kunne være oprettet en forbindelse længere nordpå i Sverige, således at man kunne tænke sig en hurtigere trafik til Mellemeuropa, nemlig Frederikshavn-Göteborg, men det har svenskerne ikke følt nogen særlig interesse i, idet de jo tabte 3-400 km's kørsel, og det ville man selvfølgelig ikke. Hvorfor skulle svenskerne så nu pludselig begynde at sige, at man er interesseret i at tabe de sidste 100-150 km ved at køre over Helsingør-Hålsingborg? Det er selvfølgelig ikke tilfældet.

Men vi står altså over for pakkelsen, som vi er glade for at hr. Bilgrav-Nielsen har taget en del ud af, og jeg kunne godt tænke mig lige til slut at citere den svenske professor Harald Lindahl, der i bladet Dansk Handels- og Søfartstidende nr. 43 af 1975 er citeret for at have sagt: „Jeg foreslår, at man udnytter jernbanetrafikken mere effektivt og ombygger de eksisterende færger til også at kunne anvendes som jernbanefærger. En mængde industrier i Norge og Sverige, fremfor alt i de mellemste regioner, skulle kunne overføre jernbanegods via færgeforbindelser, f. eks. fra Göteborg til Fre-

derikshavn, hvor man skulle indrette en skandinavisk rangerbanegård og sammensætte tog til en direkte trafik til de forskellige kontinentale destinationer som Paris, Milano etc.“

Dette var et citat fra den svenske professor Harald Lindahl, og vi ser gerne, at hr. Bilgrav-Nielsen også tager det med ind i sine overvejelser.

## Lowzow (KF):

Nu har vi jo haft nogle trafikdebatter i de sidste par måneder, det er ved at blive sådan en månedens trafikdebat, der skal udvikles, og i dag er der lidt mere hyggestemning, end vi er vant til. Ministeren begynder meget venligt med at udtale tilfredshed med det, der er fremsat, og stemningen er oppe på mærkerne i øjeblikket. Det er jeg glad for, for fra den oprindelige debat ved ministeren jo godt, at det konservative folkeparti gik meget stærkt ind for denne tanke. Som ministeren sagde, tog vi til efterretning, at der blev kørt den pakkelsen, som jo nok var et resultat af en vis splittelse inden for socialdemokratiet og en vis skræk fra tidligere debatter, der måske kunne være en belastning i arven at slæbe videre på. Derfor fik vi denne pakkelsen, som er temmelig unødvendig og temmelig forkert i øjeblikket, men da de politiske muligheder var sådan, at det var det mindste onde af flere, accepterede vi den, men der er jo i realiteten ingen sammenhæng mellem spørgsmålet Saltholm eller ikke Saltholm og en tunnel Helsingør-Hålsingborg.

Det skal ses på et helt andet plan. Det skal ses sammen med Store Bælt, og derfor må vi sige, at i virkeligheden er ekspeditionen af dette forslag til folketingsbeslutning forkert. Det havde været en fordel, om fremsætteren af det havde fået det skubbet, så vi havde haft debatten om de forskellige Storebæltsforslag først. Det vigtige i det for det konservative folkeparti er, at vi ikke 100 pct. kan binde os, ligeegyldigt hvor positive vi er over for det, til dette forslag, hvis ikke der kommer nogen løsning på Storebæltsforbindelsen. Betingelsen for, at man har en glæde af H-H, betingelsen for, at man vil gå ind for den, er, at der også er noget, der kan føre den videre. En H-H-forbindelse uden en Storebæltsforbindelse har ingen interesse. Derfor kan vi udtrykke alt, hvad vi