

[Svend Erik Sørensen.]

betydelige indtægter ved den øgede transittrafik mellem Sverige og Tyskland, der i de senere år i stigende grad er blevet dirigeret over Trelleborg-Sassnitz-ruten. Hvorfra hr. Glensgård har sine oplysninger om, at svenskerne vil foretrække Trelleborg-Sassnitz også i fremtiden, uanset om der bliver en jernbanetunnel under Øresund, ved jeg ikke, men det kunne vi måske få nærmere oplysninger om her i dag.

Det vil være af stor betydning, at H-H-forbindelsen er færdigbygget, senest når den faste Storebæltsforbindelse er etableret. Vi tror, at såvel Sverige som Norge og Finland ønsker denne faste jernbaneforbindelse til Europa, og en sådan forudsætter jo en jernbanetunnel i H-H-linjen.

Med hensyn til finansieringen går vi ud fra, at den nordiske investeringsbank kommer ind i billedet og måske her får en af sine første opgaver, og at der i øvrigt bliver en retfærdig fordeling af udgifterne mellem Sverige og Danmark.

Vi kan tilslutte os bemærkningerne i forslaget og garantere en positiv indstilling til de forhandlinger, som altså ifølge trafikministeren er begyndt.

Fuglsang (DKP):

Også kommunisterne kan principielt støtte dette forslag om en henvendelse til den svenske regering for at få skabt mulighed for at få bygget en jernbanetunnel og på en sådan måde, at den senest står færdig samtidig med den faste forbindelse over Store Bælt. Jeg vil gerne dertil føje, at dette også må betyde, at gennemførelsen af H-H-tunnelen forbindes med Storebæltsløsningen.

Jeg vil for øvrigt takke ministeren for hans supplerende oplysninger og netop også for hans bemærkninger om, at en separat behandling af H-H-forbindelsen ikke betyder, at den dermed trækkes ud af andre trafikplaner. Jeg ser ingen grund til at gentage forslagsstillerens motiveringer, men, som det også er gjort af andre talere her i dag, pege på den direkte økonomiske gevinst, det vil være for de danske baner ved, at der over dansk territorium kommer en stigende jernbanegodstransport. Jeg kan med min bedste vilje ikke se, at den omstændighed, at svenskerne — vel nok ud fra egoistiske motiver — er interesseret i planen, automa-

tisk skulle betyde en tilsvarende interesse fra dansk side. Det er dog trods alt før set i historien, at en sådan ting i lige grad kan være til gavn for begge parter, og det vil det efter vor mening være i dette tilfælde.

Naturligvis er vi klar over, at planen må forbindes med løsningen af en hel række problemer af — som det for øvrigt også nævnes i bemærkningerne — byplanmæssig art, og det er også klart, at der her ligesom ved andre faste forbindelser også på længere sigt vil opstå visse beskæftigelsesmæssige problemer, hvis løsning også hører med i hele problematikken.

Men det afgørende for os er at få noget sat i gang, og ministeren har oplyst, at noget sådant er i gang, og har givet tilsagn om, at disse bestræbelser vil blive fortsat fra dansk side.

Sigsgaard (VS):

Fra VS' side kan vi også støtte det forslag, som er til behandling. Man kan sagtens se svenskernes interesse i en sådan tunnelforbindelse: de har behov for bedre forbindelser til Vesteuropa af hensyn til deres handel, og de har måske også en vis interesse i at få et noget større opland til den containerhavn, som jo i Göteborg har særdeles gode naturlige betingelser for udvikling, bedre betingelser, end danske containerhavne ville have, så om denne svenske interesse er sammenfaldende med danske interesser, først og fremmest danske kapitalinteresser — men DSB er jo også gået ind i containersektoren — er måske nok et andet spørgsmål; det bekymrer nu ikke mig så forfærdelig meget. Men i den forbindelse vil jeg godt sige, at forslagens argumentation omkring containertrafikken vil jeg tage forbehold over for. Fremme af containersystemet vil betyde en indirekte yderligere statsstøtte til kapitalen, som jeg altså vil tage forbehold over for.

Forslagsstillerne motiverer bl. a. deres forslag med, at de vil aflaste vejnettet, og det vil vi godt være med til, men hvis man skal tage den slags motiveringer alvorligt, må der være en vis sammenhæng i bestræbelserne på at aflaste vejnettet. Så må man også gribe ind f. eks. med takstpolitiske omlægninger, der fremmer den kollektive trafik, her banetrafikken, på bekostning af vejtrafikken. Så må man f. eks. også vende