

[Bilgrav-Nielsen.]

på den danske og den svenske rigsdags bord. Hvis man vil arbejde frem imod det, synes jeg, det ville være en imødekommelse.

Hr. Glensgård havde holdt et lille indlæg, som jeg havde svært ved at uddrage nogen konklusion af. Jeg har siden forstået, at det skulle forstås som et nej, og det overrasker jo ikke: dette her er en nordisk sag, og fremskridtspartiet har det som en politisk mål-sætning at sige nej til alt, der har med det nordiske at gøre.

Til de øvrige skal jeg kun sige, at jeg takker for indstillingen. Specielt til hr. Ivar Hansen vil jeg godt sige, at jeg forstod hr. Ivar Hansen sådan, at venstre absolut er positivt indstillet også for om muligt at fremme dette anlæg, men så havde jeg ventet, at hr. Ivar Hansen ville have gjort den antegning, som hr. Kurt Brauer gjorde, nemlig at der her var tale om en opfordring til en aktiv indsats, også om det måtte føre til, at vi får dette anlæg gennemført separat.

Til hr. Lowzow kan jeg kun sige, at den venlige bemærkning om, at vi godt kunne have ventet lidt, tager jeg udelukkende som en polemisk betragtning, som ikke betyder noget i sammenhængen; der var kun positive ord fra hr. Lowzows side. Det samme gælder jo de øvrige indlæg.

Jeg er meget enig i de synspunkter, som hr. Sigsgaard kom med med hensyn til en eventuel videreføring af en jernbaneforbindelse i H-H-linjen ned over Sjælland for at aflaste det københavnske område. Det er jo en gammel idé, som jeg synes det var rimeligt at tage op netop i denne sammenhæng. I øvrigt synes jeg, at vi bør lade ligge, hvad der skal ske på Store Bælt, til vi næste freddag igen skal diskutere trafikpolitik.

Jeg takker for den overvældende tilslutning, der var til forslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Hr. Glensgård udtrykte det således, at jeg havde bøjet mig underdanigt for hr. Bilgrav-Nielsen. Jeg vil gerne sige, at jeg bøjer mig altid for et fornuftigt forslag og en god argumentation, og jeg beklager egentlig, at hr. Glensgård så sjældent giver mig lejlighed til at bøje mig for ham.

Så vil jeg gerne lige for god ordens skyld sige, at det nok er at gå lidt for vidt at sige,

at den svenske riksdag og regering har taget en beslutning. Man siger i det svenske trafikudvalgs redegørelse, at en separat løsning af H-H-problemet synes at være noget, man bør overveje. Det var det, der blev forelagt og vedtaget af riksdagen, men det er ikke det samme som en beslutning. Men der er altså skred i tingene, og det, som jeg synes man bør fremhæve fra de hidtidige forhandlinger, som jeg har ført med den svenske trafikminister, er, at nok siger man, at man ikke vil bryde spørgsmålet H-H ud af det undersøgelsesprogram, man er i gang med at gennemføre her og nu, men at man er villig til, efterhånden som man ser, hvordan undersøgelserne går, at overveje, om de viser, det er rigtigt at lave en separat løsning. Det er et skred i udviklingen, det må man erkende. Jeg vil nemlig give hr. Bilgrav-Nielsen ret i, at det, der sker med de undersøgelser, jeg har omtalt, vil betyde, fordi der er jo 1½ år tilbage nu, at det nok vil blive nogenlunde sammenfaldende med det tidspunkt, hvor vi skal frem til en afgørelse, hvor altså en række forskellige ting kommer til drøftelse og afgørelse, men hvor man så, hvis der er enighed om det og undersøgelserne — også de tekniske — viser, det er rigtigt, kan sige: ja men så er det dér, vi begynder, for der er nok noget rigtigt i det, hr. Lowzow siger, at der er en logisk sammenhæng mellem Store Bælt og den Øresundsforbindelse og vel først og fremmest togforbindelsen, der kan være tale om i en sådan sammenhæng. Det tror jeg er noget, man skal lægge vægt på.

Det har tidligere været sådan, at fordelingen mellem udgifterne for H-H-linjen var fifty-fifty mellem Sverige og Danmark. Ved en genforhandling er det muligt, at der kan opnås en anden fordeling, men det skal selvfølgelig være den bedst mulige, vi kan opnå, og i hvert fald en retfærdig, som hr. Svend Erik Sørensen sagde det.

Så skal jeg blot sige, at den samlede løsning af Øresundsproblematikken, som hr. Sigsgaard nævnte, også kommer efter de to år, og vi kan altså fremme det, hvis vi ønsker det, og hvis oplysningerne viser, det er muligt, men vi skal selvfølgelig have de nødvendige tal og oplysninger på bordet.

I anledning af hr. Sigsgaards bemærkning om aksestryk og det, som EF ville påtrykke os, kan jeg sige, at under trafikministermø-