

[Bilgrav-Nielsen.]

5 pct. kunne acceptere biltogsløsningen. Der var altså ikke tale om bro kontra tunnel, men spørgsmålet gik på, om man foretrak en kombineret forbindelse eller en biltogsforbindelse.

Jeg er tilfreds med, at ministeren i øvrigt fremhæver, at befolkningen har sagt nej til biltogsløsningen. Det tror jeg også hr. Guldberg må notere sig, for trods alt er det jo nok dette anlæg, hr. Guldberg stadig vil forsøge at få med i debatten, også ved hans deltagelse i forslaget om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero.

(Kort bemærkning).

Søgaard (S):

Det skal kun være en bemærkning til fru Elsebeth Kock-Petersen i anledning af, at fru Elsebeth Kock-Petersen siger, at H-H-linjen jo ikke har nogen forbindelse med Storebæltsforbindelsen, fordi det skal være en transitlinje. Ja vel, det blev der naturligvis lagt op til i samklang med, at man talte Saltholmplaner og i denne forbindelse brobyggeri omkring Saltholmforbindelsen, og det er givet, at man her var inde på, at man dér skulle have den transittrafik omkring H-H-linjen, som skulle gå sydpå. Men hvis nu disse Saltholmplaner skydes ud, hvad der jo trods alt er tegn på, så er det da klart, at der vil opstå en drøftelse af, hvordan man i øvrigt vil kunne klare problemerne, ikke bare transitmæssigt, men andre trafikproblemer for den øvrige del af Norden.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Jeg har kun et par enkelte bemærkninger at gøre.

Den første er til hr. Glensgård, der spurgte, om vi ville overlade det til en privatmand. Nu ligger der jo i loven det, at der findes en Storebæltsstyrelse, som skal forestå det. Man har gjort det meget åbent, netop for ikke at binde sig, men for at få forskellige firmaer eller et enkelt firma til at komme med deres know-how, deres muligheder og alt muligt, sådan at man kan gøre det på den måde.

Så vil jeg i øvrigt stille mig tvivlende over for, om der er et enkelt firma, der kan gøre det. Jeg tror, der er brug for, at adskillige firmaer medvirker. Om det bliver i en kon-

sortialaftale, er noget andet; det kan jeg ikke sige på nuværende tidspunkt, men jeg tror, det i hvert fald vil være en meget stor opgave. Hvis det skulle være en enkelt mand, så kommer det rigtignok an på, hvem det er, og hvilke muligheder, hvilken baggrund han har for at magte en sådan opgave. Det skal man have en vis garanti for.

Endelig skal jeg sige til hr. Guldberg, at selvfølgelig skal alle forslag diskuteres, og jeg skal heller ikke bestride, at vi er enige om, at der skal komme en eller anden fast forbindelse mellem Sjælland og Fyn, det mener hr. Guldberg også. Men det, der er det afgørende, er jo, at han ikke siger noget om nu, hvornår den skal komme, og ikke vil sætte den i gang nu. Og dér ligger jo altså dette, det skal jeg også blankt erkende, at det jo ikke er sådan, at vi sætter spaden i jorden dagen efter, men man kan da meget hurtigt begynde projekteringsarbejdet, det planlægningsarbejde, der skal til, og det vil betyde, at man kommer hurtigere i gang, end man ellers ville gøre. Det vil stadig væk være sådan, at vi også må beskæftige os med den erhvervsmæssige situation, den beskæftigelsesmæssige situation i de kommende år. Det er derfor, jeg gerne vil have den afklaring på nuværende tidspunkt her i folketinget.

Til fru Elsebeth Kock-Petersen kan jeg sige, at spørgsmålet om Storebæltslinjen i forbindelse med H-H kom frem på et tidspunkt, hvor vi forhandlede Øresundsaftalerne. Da vi fra dansk side fremhævede, at vi var interesseret i H-H, så kom Sverige også og sagde — vel meget naturligt — at det måtte jo også kræve en naturlig forbindelse videre gennem Danmark, og altså betød det også, som der står i Øresundsaftalerne, der nu er til undersøgelse, at der skulle være en Storebæltsforbindelse. Det er altså et naturligt krav fra Sveriges side, og det er altså bare et faktum, og anderledes kan det ikke være.

Så skal jeg blot sige til sidst om spørgsmålet om prognoserne, at vi jo ikke skal glemme, at den tillægsbetænkning, der blev lavet, blev lavet fra slutningen af 1974 og til sommeren 1975, altså efter oliekrisen og endnu under indtryk af det, skal vi sige tilbageslag, der kom. Vi ved i dag, at der allerede er en udvikling tilbage til prognoserne, og selv om man måske ikke kommer helt op,