

[Guldberg.]

for uheld. Vi ved jo også, at DSB for mange år siden var modstander af de to spor, at de ønskede fire spor, altså fordi de var bange for uheld.

Så er der en ting mere, og det er trafikulykker. De er ikke blevet nævnt, men de skal nævnes i denne forbindelse. Når nu de mange biler på samme måde som ved færgerne bliver smidt ud på vejen næsten på én gang, kommer de mange overhalingsulykker, som vi, der sidder i trafikudvalget, desværre har att for godt kendskab til. Nu er det på ingen måde for at spille flot, når jeg siger, at forrentningen efter min mening ikke spiller nogen som helst rolle. Begge projekter er jo klart rentable, og jeg er overbevist om, at alle bilister, jeg siger med vilje alle bilister, er mere end villige til at give et par kroner mere for at køre på en vejbro og derved spare ca. halvdelen af den tid, det ville tage at køre igennem tunnelen.

Det er jo i sig selv en meget, meget stor afgørelse, vi står over for, som skal holde på lidt længere sigt, og vi må vælge den løsning, som på det længere sigt er den mest fornuftige. Og vi er mange, der mener, at det må være en kombineret vej- og jernbaneforbindelse, altså 2 spor til jernbane og 6 spor til vejtrafikken.

Til allersidst kun dette — det mener jeg også skal med — at jeg er meget enig med arbejdsudvalget, når det til sidst skriver, at de økonomiske fordele ved en fast forbindelse generelt bliver undervurderet, fordi de kun bygger på de direkte fordele for trafikanterne og ikke så meget på de meget betydelige afledede samfundsøkonomiske fordele i øvrigt.

Ændringsforslagene, som er stillet af mindretallet, vil jeg altså meget anbefale at stemme imod.

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg vil indledningsvis fortælle folketinget om, hvordan arbejdet er forløbet i folketingets trafikudvalg med de to sager, vi her behandler; så tror jeg; man vil få lidt indblik i, hvor stor en hast det

hele har haft. Det er noget, jeg beklager, for jeg mener, at det er to meget afgørende opgaver, meget afgørende problemsæt, vi står over for.

Vi havde første behandling af de to lovforslag den 30. januar i år. 3 måneder efter modtog vi de første besvarelser fra trafikministeriet. Derefter havde vi en måned til at arbejde med tingene i. Folketingets trafikudvalg har reelt haft én måned til at behandle Storebæltsproblemerne i. Saltholmproblemerne har jo været behandlet tidligere, men for Store Bælts vedkommende har der været én måned. Jeg synes, det skal nævnes, fordi man måske bedre kan forstå den diskussion, der nu og da har været også i pressen om behandlingen af disse sager, når man får denne redegørelse for udvalgets virksomhed. Jeg understreger, at det er besvarelsernes fremkomst til trafikudvalget, der er årsagen til, at vi kun har haft en måned til den reelle behandling.

Jeg vil godt sige her, at man kunne næsten få den fornemmelse, at ministeren ikke har været særlig interesseret i, at der skulle være god tid til at føre den diskussion, hverken i trafikudvalget eller i offentligheden, som jeg synes er væsentlig, når så store ting skal afgøres.

Det var også med meget møje og besvær, vi fik trafikministeren til inden anden behandling at aflevere til trafikudvalget en redegørelse for den aftale, han har indgået med den svenske regering om Øresundsregionens trafikproblemer. Ministeren var indstillet på, at vi kunne få den redegørelse, efter at vi havde taget stilling ved anden behandling. Den nåede frem, vi nåede at få et samråd om den, men heller ikke mere, på trods af at denne aftale nok indeholder adskilligt, som burde have været undersøgt og gennemdiskuteret langt mere grundigt, end tilfældet blev.

Jeg mener, der er en lang række af aftalens konsekvenser, som er uklare, og jeg synes ikke, at den redegørelse, som ministeren gav her i folketinget i går, bidrog til en yderligere afklaring. Det var jo som en di-