

[Bilgrav-Nielsen.]

stillet en række spørgsmål til belysning af dette problem, er der stadig ting, der også efter min opfattelse bør undersøges nøjere.

Jeg vil godt først gøre et par bemærkninger om det forslag, som er fremsat af 6 medlemmer af venstres gruppe.

Jeg er meget enig i de bemærkninger, som ministeren gjorde om dette forslag, navnlig dem, der havde relation til den artikel, som jeg forstår hr. Guldberg har haft i Berlingske Tidende, og hvor han giver udtryk for, at han ikke anser det for at være nødvendigt at følge en beslutning om en H-H-forbindelse op med en Storebæltsforbindelse, altså ikke ser denne sammenhæng. Også fru Elsebeth Kock-Petersen argumenterede her til sidst imod, at der skulle være en sådan nødvendig sammenhæng, og hun nævner, at man lige så godt kan betragte sammenhængen mellem H-H-linjen og Fugleflugtslinjen som noget vigtigt. Det understreger for mig helt tydeligt, at der hos de 6 forslagsstillere fra venstre og os andre — og jeg tror, jeg kan tillade mig at sige det store flertal i folketinget — er en helt forkellig opfattelse af, hvad det først og fremmest er en dansk trafikpolitisk opgave at få løst: det er ikke Fugleflugtslinjen, der står øverst på ønskesedlen.

I øvrigt synes jeg, man må undre sig over forslaget fra venstres side. Jeg har nu og da hørt venstrefolk tale om, at der skulle rettes op på det skæve Danmark, der skulle gennemføres ganske radikale foranstaltninger for at fremme og støtte den udvikling, der er i gang erhvervsmæssigt og på anden vis vestpå i landet. Alligevel kommer man med et forslag, som vil betyde udskydelse af det mest radikale skridt i retning af at afhjælpe dette skævhedsproblem. Det er særlig interessant, at der blandt forslagsstillerne er en tidligere trafikminister, hr. Guldberg, som jo i sin trafikministertid markerede sig ganske stærkt ved at stille forslag om fantastisk store trafikopgaver og trafikopgaver, som skulle løses inden for samme tidsinterval, og når vi andre en gang imellem spurgte, om det nu var rimeligt, havde hr. Guldberg ikke megen respekt tilovers for denne forsigtige holdning fra vores side, for det var jo ikke anlæg, som ville belaste den danske skatteyder, det var alt sammen noget, som de, der skulle rejse, ville komme til at betale; det

var filosofien bag tanken om, at man kunne klare alt dette på én gang. Alligevel ser vi hr. Guldberg som forslagsstiller for det, jeg vil kalde et forhalingsforsøg med hensyn til at få gennemført det, der er den vigtigste trafikopgave, vi overhovedet står over for i den nærmeste tid. Jeg skal slet ikke forsøge at vurdere, hvad årsagen kan være til denne holdning hos hr. Guldberg; det kan han jo selv redegøre for og har allerede været lidt inde på det. Jeg må nærmest komme til den konklusion, at hvad der er besluttet på det trafikpolitiske område inden for de sidste par år, har ikke været i overensstemmelse med hr. Guldbergs holdning, og derfor er hr. Guldberg ikke til sinds, heller ikke i denne vigtige sag, at være med på vognen, og det kan da være en udmærket holdning.

I øvrigt vil jeg gerne også her i starten gøre opmærksom på, at jeg tror, det er vigtigt, at vi ikke forplumrer vandene for meget, altså at vi ikke skaber begrebsforvirring omkring de anlægstekniske forhold på Store Bælt. Hr. Glensgård holdt en stor tale med løftet stemmeføring om, hvad der forestod, og kaldte det radikale forslag for en biltogsløsning. Nej, det er ikke nogen biltogsløsning, vi har udtrykkelig, som også hr. Svend Erik Sørensen gjorde opmærksom på, understreget, at vi anser det for vigtigt, at vi får den kombinerede løsning for motorvej og jernbaneforbindelse over Store Bælt.

Senere i debatten sagde hr. Lowzow, at de konservative ønskede højbro på begge render over Store Bælt. Det er også en forbi-string, som kan skabe forvirring. Der er ikke tale om en højbro — det ved hr. Lowzow bedre end andre — over Vesterrenden, dér er vi enige om, at det skal være en lavbro. Jeg tror, det er vigtigt, at vi gør os klart, hvad det er, vi taler om rent teknisk.

Det, der er hovedmotivet for de forslagsstillere, der ønsker tunnel fremfor højbroen på Østerrenden, er, som vi dels i vores fremsættelse, dels i lovforslagets bemærkninger — hr. Svend Erik Sørensen har også været inde på det — har nævnt, nemlig at vi ganske enkelt ønsker en løsning, som giver den bedst tænkelige trafiksikkerhed, både når det gælder den trafik, der skal foregå på den faste forbindelse, og når det gælder skibstrafikken i Østerrenden.

Jeg skal gentage en ting, som også er understreget i vores fremsættelse. De vilkår,