

[Knud Damgaard.]

kan være meget rigtigt, men det er under den forudsætning, at man ikke er nødt til at lave særlige fartgrænser på broen, og det er stadig væk uden beregning af, hvor lang tid man skal gøre ophold for at erlægge sin betaling, før man kører over broen, og endelig kommer dertil, at der i de kødannelser, der deraf kan opstå, indtræder nøjagtig den samme ophobning af trafik, som hr. Holmberg gjorde et stort nummer ud af som basis for stigende ulykkestal. Det spiller en ganske væsentlig rolle for mig også at kunne konstatere, at man ved en biltogsløsning ganske væsentligt reducerer det antal af ledige, man vil få den dag, man ophæver færgefarten; der vil i hvert fald ikke blive tale om væsentlige reduktioner på DSB-personellet.

Da min taletid er udløbet, skal jeg nøjes med at sige, at man af disse og mange andre fornuftige grunde bør stemme for ændringsforslaget.

Guldborg (V):

Det har også tidligere været tilkendegivet her i salen, at der inden for venstres gruppe har været ret betydelig sympati for den såkaldte biltogsløsning, og derfor er det også naturligt, at jeg lige igen gør en enkelt bemærkning på de medlemmers vegne uden af den grund nu at gentage en lang debat.

Det grundsynspunkt, som i hvert tilfælde for mit eget, men også for andres vedkommende har været afgørende, er dette, at når man sammenligner de forskellige tekniske løsninger, hvis man ser det som noget rent teknisk, drejer det sig om at bygge en transportmaskine, der kan transportere så og så meget hver vej, og så kommer man til det resultat, at stort set lige med hensyn til kvalitet, kapacitet og andre ting er det væsentlig billigere at vælge biltogsløsningen for en del af strækningen end højbroen for den tilsvarende del.

Det andet argument, miljøtrafikpolitik, derunder kollektiv trafik i forhold til individuel trafik, skal jeg ikke sige mere om, men bare nævne det. Der er derimod et tredje argument, som ikke har været meget fremme i debatten fra anden side endnu, og som måske derfor kræver lidt mere omtale, og det er betragtningen om den etapevis mulighed. Jeg tænker her på, at selv om tra-

fikministeren har en bemyndigelse og får den bekræftet, vil han alligevel være i en meget vanskelig situation. Det ved vi alle sammen godt. Denne debat kan meget vel komme til at virke en lille smule uvirkelig; man kan meget nemt forestille sig, at det, vi debatterer i øjeblikket, er at finde ud af, hvilken af en række forskellige tekniske muligheder der skal have den ære at være den første, der ikke kommer til udførelse.

Broløsningen har den store vanskelighed, i hvert fald hvis man står stift på, at dette er en endelig og den eneste løsning, man arbejder på, at den ikke rigtig egner sig til etapevis løsning. Jeg tror altså, det er realistisk at sige, at hvis man gerne vil i gang med en fast forbindelse over Store Bælt, vil det være klogt og fornuftigt at finde ud af skridt fremad, der kan tages ét ad gangen. Og hvis man så kan finde ud af at gøre noget, der ikke præjudicerer den ene løsning foran den anden, er det selvfølgelig det allernemmeste politisk set. Det har været væsentligt for mig bl. a., når jeg har arbejdet med biltogsløsningen, at denne skulle være med i billedet af de grunde, der her er nævnt.

Til slut kun den bemærkning, at jeg mener, det har været godt, at alle disse ting har været fremme, det havde været uforvarsomt, hvis ikke de var kommet det. Jeg minder om, at det første, folketinget har haft at tage stilling til på dette område, var to muligheder stillet over for hinanden som de to eneste: en højbro over hele strækningen og en tunnel til både biler og til jernbanetrafik over hele strækningen, og med den sammenligning måtte folketinget naturligvis synes, at en højbro over hele strækningen var rigtig. Der er ingen, der står på den løsning; de andre tekniske muligheder har åbnet for en række væsentligt bedre muligheder.

Det er altså min opfattelse, at den kombination af en lavbro, som jo i virkeligheden vil komme til at indgå i alle projekter, så vidt jeg kan regne ud, og en biltogsløsning er den, der til sin tid vil vise sig at være rigtig. Hvis trafikministeren kan bruge sin bemyndigelse til at undgå at afskære alle muligheder underveds, har han måske større chancer for at undgå at falde i den mulighed, jeg nævnte før, nemlig at denne debat er blevet en debat om, hvilken løsning der