

[Arne Melchior]

munikation, som jo er så vigtig en forudsætning for, at samfundet kan fungere godt.

Der er økonomi og turisme og derfor beskæftigelse, men der er også kulturmæssige og sociale fordele og der er fremtid i det. Når mine børnebørn bliver voksne, vil dette bygningsværk, denne forbedring af dansk samkvem og samfærdsel, stå færdigt, betalt, rentefrit til nye generationer, og når vi i øvrigt efterlader os ganske store underskud, så er det nu en ganske rar tanke.

Jeg har noteret mig i bemærkningerne til lovforslaget, at der forudsiges, at den første etape for den kollektive trafik er færdig i 1992 og anden etape er færdig i 1995. Jeg vil tippe, at når vi først kommer i gang, så kan det endda gå hurtigere, for det her er et projekt, som, når det først er igangsat, aldrig vil blive udskudt, fordi de investerede penge så vil ligge der og trække renter og ikke være til nogen som helst nytte. Man kan ikke som med en længere motorvejsstrækning standse på halvvejen og udsætte det på grund af økonomisk smalhans. Det vil muligvis gå endnu stærkere.

At den kollektive trafik har fået en fordel, er et forhandlingsresultat. Det var ikke det, jeg og CD i sin tid havde ønsket allermest, men jeg synes, det skal være den kollektive trafik vel undt, at den får dette lille forspring. Afgørende er, at der er indbygget en garanti for, at bilsiden kommer med, således at den kollektive og den individuelle trafik får langt bedre forhold, end de har i dag.

Der er talt en del om miljø i dag, alle har talt om havmiljø. Jeg vil erindre om, at også landmiljøet er forudset beskyttet i denne forbindelse, og det er ekstra udgifter i milliardklassen, der er lagt på projektet, så man kan være ganske tryk ved, at der bliver taget hensyn til det.

Jeg lagde mærke til, at hr. Tommy Dinesen ikke sagde et ord om sin landsforening. For et par år siden ville han stille sig i spidsen for en landsforening til bekæmpelse af en fast forbindelse over Storebælt. Det hørte vi ikke noget om i dag, og det ville også have ærgret Aksel Larsen i hans grav, hvis man havde fundet på noget sådant eller havde fået succes med noget sådant.

Når denne landsforening ikke kunne komme op at stå, er det, fordi dette er en ægte, rigtig folkelig løsning. Det er en løsning, som folket er glad for og tilfreds med. Det er en

løsning, der er til fordel for alle landsdele, efter min mening allermest for landsdelene vest for Storebælt. Øst for Storebælt kommer man med, for i halen på denne faste forbindelse – hak i hæl, eller hvad det hedder – kan vi få den faste forbindelse til det øvrige Skandinavien over Øresund. Det vil blive en fordel for Københavnsregionen, for Sjælland og for det østlige Danmark.

Danmark er i sig selv en bro, et link, en lænke mellem den skandinaviske halvø og det europæiske fastland, og det både ikke et menneske, heller ikke en gruppe mennesker, heller ikke en nation, at gå imod sin natur. Vi ligger, hvor vi ligger, og vi ligger, som vi lå, dengang vi blev lagt. Det skal vi bekende kulør over for, det skal vi være tilfredse med, og det skal vi udnytte fordelene ved, og vi skal give vore borgere og vore besøgende de bedst mulige vilkår for at komme her og for at have det godt her.

Alt dette med prestigeprojekter, hellere bro end tunnel, fordi det skal være et monument, er noget forfærdeligt sludder. Det er da dejligt, at der er nogle, der har bygget slotte, så vi har de monumenter liggende, men det er jo ikke et slot, vi skal bygge her. Det er en praktisk indretning til det pulveriserende, private og erhvervmæssige liv, og til lykke med det!

Jeg glæder mig til, efter at jeg nu har gratuleret trafikministeren, at gratulere Folketinget ved tredje behandling. Gid den må komme snart!

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Et flertal i Kristeligt Folkeparti går ind for lovforslaget.

Vi har gennem en hel del år fulgt opgangs- og nedgangstider omkring broen, og vi har hele tiden lagt meget stor vægt på at få bundet Danmark sammen. Derfor har vi også, inden vi gik med til det, sagt, at der var visse forudsætninger, som måtte være i orden, før vi kunne sige ja. Det var bl.a., at man sikrer andre områder, Nordjylland, Midtjylland, gode trafikale forbindelser, at man stadig væk får en mulighed for at sejle fra Jylland. Men man må heller ikke se sådan på det, når vi ved, at broen vil få meget stor betydning, at vi ikke vil have den, fordi der eventuelt skulle være nogle områder, som ikke fik det lige så godt. Man må hellere vende det om