

### Forhandling

**Arne Melchior (CD):**

Jeg skal gerne indlede med at sige tak til ministeren for en fyldig redegørelse, men efter at have hørt sidste del af den kan jeg ikke undgå at starte med at give udtryk for nogen skuffelse.

Fleksibilitet lyder jo dejlig åbent, men jeg skal dog erindre om, at denne forespørgsel er indgivet den 29. november i fjor. Jeg skal endvidere erindre om, at sidste punkt i Storebæltsaftalen af juni 1986 allerede dengang gav regeringen bemyndigelse til at indgå i realitetsforhandlinger med den svenske regering om denne faste forbindelse over Øresund. Så må man nok være lidt ked af den 11. januar 1990 at møde fleksibilitet – tak for det! – men altså ikke nogen standpunkttagen.

Nu har jeg al sympati med trafikministeren, for jeg er da ikke i tvivl om – men det kan jo kun være mit eget gæt – hvad han selv mener. Men han har jo en radikal hest, trojansk hest, i sin regering, og det har jo nok været det, der har givet udslaget i hans lovlig åbne formuleringer her.

Jeg synes, det er at lurepasse, at en konservativ trafikminister ikke kan stille sig op i Folketinget efter 3½ års forløb og sige: Selvfølgelig skal biler – der i øvrigt oprindeligt hed automobiler, hvilket var udtryk for, at de kan køre selv – ikke behøve noget andet transportmiddel til at blive fragtet over på. At en konservativ trafikminister ikke kan melde det klart ud! Og jeg vil med stor spænding lytte til nuancerne i de tre regeringspartiers taler, når vi nu får dem serveret om lidt.

Så siger ministeren, at der ikke er meget at gøre for den danske regering. Ministeren ser fuldstændig bort fra den overordnede, vigtige danske interesse i at få disse faste forbindelser opført, skal vi sige fod i hose eller hak i hak eller, da der er tale om 3: trip, trap, træsko.

Det ville da være en vanvittig tanke – og det beder jeg trafikministeren ytre sig om senere på dagen – om vi skulle komme ud for den situation, at folk, der projekterer og leverer og bygger på Storebælt, at disse organisationer, der dér er opbygget, skal splittes ad igen for så nogle år senere forfra at skulle samles, i stedet for at man udnytter den erfaring og viden, den ekspertise og disse mange hænder og hjerner til fortløbende at bringe disse projekter op at stå.

Det må da være en overordnet dansk interesse, at der bliver et tempo og en rytme i det, som arbejdsmæssigt og økonomisk er det bedste for Danmark. Så vi har meget at skulle foretage.

Med et enkelt ord nævnedes ministeren Ørestad. Jeg skal gøre opmærksom på, at den faste forbindelse over Storebælt ikke er nogen fordel for hovedstaden, for København, og for det meste af det sjællandske område. Tværtimod gøres den trend til at drage mod vest, som dansk industri og danske virksomheder har vist, og som stadig er i gang, naturligvis lettere af den omstændighed, at det er hurtigere og friere at komme til og fra hovedstaden, hvor man alligevel indimellem har nogle ærinder. Københavns interesse og Københavns belønning kommer først, når København bliver knyttet sammen med det sydlige Sverige. Det er også den bedste måde, vi kan få Skåne, Halland og Blekinge tilbage på.

Ministeren var usikker i sine udtryk. Han brugte selv udtrykket »usikkert« om, hvorvidt det ville blive en fordel for hovedstaden. Der er ikke nogen i hovedstaden, der er i tvivl om, at det vil blive sådan. Allerede Aksel Larsen – og det skal være en hilsen til hr. Tommy Dinesen – talte i mange år begejstret om udsigterne til dette Ørestad, som vil gøre hele denne region meget rigere, som vil give det københavnske turistliv, forlystelseliv, kulturliv, handelsliv en enorm indsprøjtning. Men selvfølgelig ved jeg da godt, at en fast forbindelse fører begge veje. Det er også kun dejligt, for vi vil også gerne over at hilse på vore svenske brødre.

Men ministeren kunne altså ikke lægge sig fast på, om forbindelsen skulle være kombineret til både tog og biler. I mine øjne, i CD's øjne, er det en syg tanke at forestille sig, at vi kun skulle bygge denne faste forbindelse til tog. Venner, i 1930'erne, da vi byggede Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen, forstod man, at det var nødvendigt at bygge også til selvkørende biler. I 1980'erne, da vi besluttede Storebælt, blev vi enige om, at bilerne skulle kunne køre over selv. Skulle vi så i 1990'erne og altså for hele det næste århundrede bygge en fast forbindelse, hvor biler skal fragtes på tog eller eventuelt slet ikke skal kunne komme med over? Det er nærmest til grin.

Selvfølgelig er der da miljømæssige hensyn at tage. Dem lægger jeg selv meget stor vægt på. Men inden disse forbindelser er færdige og kan