

[Tove Lindbo Larsen]

erhvervsliv og den beskæftigelse, der følger med. Hovedstaden har brug for det udvidede opland, der kan skabes ved en fast forbindelse til Malmø. Vi har brug for mange flere arbejdspladser i København. Mange er enige med os i det; det vidner mange konferencer om, som både arbejdsgivere og arbejdstagere har afholdt. Det vidner også den rapport om, der er kommet fra initiativgruppen om hovedstadsregionen, den arbejdsgruppe, som statsministeren nedsatte efter aftale med Socialdemokratiet i marts 1989.

Men adskillige andre, også fagforbund, har udarbejdet rapporter, og ministerierne naturligvis også, om denne sag. Derfor er det vigtigt, at vi dels har debatten, men det er også vigtigt, at der kommer et resultat ud af en debat. Kulturlivet vil også have langt flere muligheder med en Ørestadsregion.

Jeg kan naturligvis heller ikke undlade at sige, at den åbning og demokratisering, vi oplever i Østlandene, også vil få betydning for hovedstadsområdet. Det åbne Europa, som vi ser som et mål, vil få bedre vilkår med en sammenhængende Ørestadsregion.

Mange har af gode grunde talt om miljøet, og det er da heldigvis blevet sådan, at man som politiker næsten altid har miljøet i tankerne, når der skal træffes beslutninger. Det er derfor et uomgængeligt krav, at så megen godstrafik som muligt transporteres på jernbanen, også lokalt i hovedstadsområdet.

I den forbindelse må jeg glæde mig over, at vi med en fast forbindelse vil få den tunge trafik tvunget syd om byen, så vi får aflastet de mange stærkt belastede bykvarterer, som har det så ondt i disse år.

Menneskers trivsel i en storby er afhængig af mange ting. Den er afhængig af høj beskæftigelse, af et aktivt erhvervsliv, af et godt boligmiljø, et rent omgivende miljø og et kulturliv, der engagerer også lokalbefolkningen, og så naturligvis af dagens emne: gode trafikforhold.

En velfungerende hovedstad eller hovedstadsregion er en fordel for hele landet, og en fast forbindelse vil hjælpe os godt på vej til at skabe bedre forhold i Københavnsregionen og for Danmark i sin helhed.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg var særdeles glad for det indlæg, som den

socialdemokratiske ordfører i formiddags af-gav, og jeg skal ikke fritte ham alt for meget. Jeg var også helt enig i det, fru Tove Lindbo Larsen lige har sagt. Jeg kan dog ikke dy mig for til fru Tove Lindbo Larsen at stille spørgsmålet om bilers mulighed for at være med. Det er altså om bilernes mulighed ikke blot set i relation til København, men til hele Storkøbenhavn-Nordsjællandsregionen og længere ind i landet både vestpå og sydpå.

Hvis en familie skal til Danmark for at handle, og vores grænsehandel med Sverige er som bekendt positiv, og de skal handle meget, vil de så mon være interesseret i at skulle tage toget og så bagefter et antal S-tog eller busser eller taxaer, eller vil de kunne køre fra dør til dør? For det er jo ikke sikkert, at de alle sammen starter i Malmø. Det kan være, de har 40 eller 67 km til Malmø. Det samme gælder, hvis de skal deltage i kultur- og forlystelsesliv i København.

Har fru Tove Lindbo Larsen gjort sin stilling klar? Har fru Tove Lindbo Larsen en opfattelse af, om ikke fordelene for Københavnsregionen, som hun taler så varmt for, og som jeg også taler varmt for, skønt jeg ikke er valgt her, vil være mangedoblet, hvis muligheden for at tage bilen med er til stede og er let?

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Til hr. Arne Melchior's lille fikse bemærkning om, at selv om han ikke var valgt i København, kunne han godt holde af København: Jeg har det store privilegium, hr. Arne Melchior, at jeg både bor i København og er valgt dér, så derfor ved jeg faktisk, hvad jeg taler om. Men til det konkrete spørgsmål om bilerne: Jamen dér er jeg da helt enig med vores ordfører – ingen tvivl om den sag – vi er åbne over for en debat om, hvordan den faste forbindelse skal se ud, og derved står vi i dag.

Margrete Auken (SF):

Den overordnede grund til, at vi skal have den faste forbindelse på Øresund, er, at uden en sammenbinding mellem de nordiske jernbaner får vi ikke et jernbanesystem, der er robust nok til at klare sig i konkurrencen med vejtransporterne og til at blive koblet sammen med de europæiske baner.