

formålet med broforbindelserne er at styrke den kollektive trafik, og at priserne og tilbagebetalingerne skal fastsættes, således at biltrafikken kommer til at finansiere den kollektive trafik. Kun på den måde kan man i øvrigt få bragt overensstemmelse mellem de pæne erklæringer og programpunkter, som man af hensyn til miljøet fyrer af ved festlige lejligheder.

I dag kan vi læse i Det Fri Aktuelt, at trafikministeren er stærkt optimistisk med hensyn til den kommende trafik – optimistisk vel at mærke med hensyn til økonomien. Der er sket nogle gevaldige trafikspring, konstaterer ministeren. Det er jo i sig selv noget vrøvl, al den stund der ikke er kørt én bil over broen endnu. Det, der altså henvises til, er, at foreningen til fremme af opportune trafikprognoser er kommet med nogle nye tal.

Sagen er jo, at man ikke kan prognosticere for noget, der er så politisk bestemt. Man kan politisk beslutte, hvordan det skal være, og det er reelt også det, der foregår. Derfor får vi så mange debatter om trafikprognoser, hvad enten det gælder Randers, Øresund eller Storebælt.

Når man altså formulerer en trafikprognose, der rummer en fordobling af biltrafikken, udtrykker det en politisk beslutning. Men er det virkelig det, man ønsker? Er det en opprioritering af bilismen på bekostning af den kollektive trafik? Eller skal man tage f.eks. de socialdemokratiske principbeslutninger fra kongressen i 1990 alvorligt, hvor det helt klart udtrykkes, at man vil opprioritere den kollektive trafik, at man vil tage Brundtlandrapporten alvorligt, at man tilsiger en halvering af bilismen, og at man i tilfælde af konflikt mellem økologiske hensyn og andre beslutninger til enhver tid vil vægte de økologiske.

På baggrund af disse prægtige principper skulle man jo tro, at Socialdemokraterne ville kunne benytte den chance, der ligger i at stemme for SF's dagsorden, der i det mindste kan betyde en lille forskydning i den rigtige retning af konkurrencen mellem den kollektive trafik og den private bilisme.

En aftale er en aftale, men en aftale kan vel også ændres, hvis forudsætningerne ændres, som f.eks. at den kollektive transport ikke får det forspring for bilismen, som er forudsat. Derfor burde Socialdemokratiet stemme for en sammenkobling af økonomien og for en tilbagebetaling over en 30-årig periode, og Enhedslisten stemmer i hvert fald for dagsordenen.

**Arne Melchior (CD):**

Helt ærligt så mener vi i CD, at formålet med denne forespørgsel har været både helt naturligt og helt tilladt at få fremsat det dagsordensforslag, som vi nu har liggende på bordet, og som bliver nedstemt med et drønende flertal – herunder CD.

Jeg kunne sagtens holde en ny, lang brotale om kollektiv trafik, som fru Jette Gottlieb gik stærkt ind for, om velsignelserne ved faste forbindelser, om miljø, om bilisme og alt det dér. Det skal jeg skåne Tinget for.

Jeg mener ikke, at denne forespørgsel, som hr. Ikast vist kom til at kalde for en høring et par gange, har frembragt noget særlig vigtigt nyt. Det havde hr. Tommy Dinesen sikkert heller ikke forventet. Han kunne have fået de samme oplysninger ved et samråd i Trafikudvalget eller bare ved et skriftligt spørgsmål eller en anmodning til trafikministeren. Men o.k., det er jo et af de værktøjer, vi har, og så er det da i orden.

I CD er vi nu som før overbevist om, at de faste forbindelser, vi nu er i gang med, vil vise sig at være af samme værdi og på samme måde velsignelsesrige for samfundet og dets borgere som de tidligere mange om end noget mindre faste forbindelser, som forrige generation byggede til os.

Resten af min ordførertale skal kun være et par små replikker til noget, der er blevet sagt.

Hr. Tommy Dinesen har da ret i, at selv om han og hans parti ikke er med som aftalepartner, har han da lov at diskutere den aftale, det forlig, som vi dengang indgik, og som vi stadig holder fast ved; vist har han da lov til det; det manglede bare andet. Men han optrådte ligesom en venlig politibetjent for at fastholde os på dydens rette sti, og det er det, jeg mener han egentlig ikke er den rette til, og vi har slet ikke behov for en nok så venlig politibetjent. Det skal vi nok finde ud af.

Så vil jeg gerne sige til hr. Donner, at det bliver altså ikke rigtigere af at blive gentaget. Han kunne ikke imødegå min påstand om, at der aldrig har været noget privat tilbud, kun at han havde hørt noget om Deutsche – jeg fik ikke rigtig fat i, om det var Bundesbahn eller det var Bundesbank. Det har aldrig nogen sinde foreligget andet end i hr. Donners og hans partifællers fantasi. Men det er da muligt, at der har stået tre linjer i en eller anden avis for neden på næstsidside om det. Det bliver det nu ikke rigtigere af. Ingen i dette land eller i udlandet har været i tvivl om, at denne store, faste forbindelse skulle