

[Arne Melchior]

»Selvfølgelig vil teknologien føre os hen imod biler uden forurening, og det er kun et tidsspørgsmål, når disse problemer er elimineret. Bilen af i dag er ikke 2000-årstallets bil, og det er morgendagens bil, vi må bruge i planlægningen, det er de biler, som fremstilles efter år 2000, som skal bruge Øresundsforbindelsen.«

Han skriver videre:

»En skånsk-sjællandsk mangemillionby, som fungerer som en by uden barrierer, dvs. uden færger og biltog, toldstationer etc., åbner kolossale muligheder for det enkelte menneske, for virksomheder og kommuner, og det er det integrerede arbejdsmarked i Øresundsbyen, som er det store aktiv. En forbindelse med fri bilisme og lokaltogskobling er basen for dette arbejdsmarked.«

Og endnu et citat:

»Det er nok sådan, at hvis man sidder i København og betragter broen som noget, man muligvis vil bruge en gang om året, så ser tingene ud på én måde. Men sidder man i Skåne og ser København som sit naturlige centrum, så ser man behovet for en bilbro som nødvendigt.«

Vi har altså her en udtalelse, som jeg tror er rigtig, om, at det er København, der vil blive metropolen, der vil blive hovedtrækplastret i denne nye europæiske storby. I fjor sommer gik jeg en tur en dejlig sommeraften ved Vejle Fjord sammen med to ægtepar, jeg havde mødt ved et politisk møde, og vi havde jo så Vejle-fjordbroen foran os. Disse fire mennesker fortalte mig, at de, et par år før Vejle-fjordbroen blev bygget, havde deltaget i demonstrationer og protester imod, at denne bro skulle bygges. Men, sagde de, i dag må vi da indrømme, at den er både køn og hensigtsmæssig. Den gør hverken vold på miljøet eller på naturen. Tværtimod indrammer den vores dejlige natur – og det kan man jo godt sige der er omkring Vejle – på en behagelig og yderligere fremmede måde.

Jeg er sikker på, at sådan vil det også gå med den faste forbindelse over Øresund. De bekymrede stiller altid op med deres protest og sørgetog, og når så den pågældende vej, dæmning eller bro er bygget, vender de sig til det næste projekt og protesterer imod det, og sådan fortsætter de årti efter årti. Men sandheden er, at den brede befolkning et halvt eller et helt år efter, at en sådan fast forbindelse, en sådan gun-

stig kommunikationslinie er blevet tilendebragt og ibrugtaget, ikke kan forstå, at man i det hele taget i sin tid kunne leve uden.

Derfor kan jeg slutte i dag, som jeg sluttede talen på CD's vegne ved den endelige afgørelse om Storebæltsforbindelsen, med at sige tillykke til trafikministeren, tillykke til Folketinget, tillykke til Danmark og til Sverige og til de millioner af trafikanter, som vil elske den faste forbindelse, vi i dag beslutter. Og jeg vil ønske for alle mine kolleger inklusive mig selv, at vi må opleve at få den benyttet.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er en af hr. Arne Melchior's store dage. Det er det, hver gang der bliver bygget broer i dette land, og man har selvfølgelig også lov til at have det sådan. Der er ikke noget med at være betænkelig ved nogen som helst ting. Det kører bare derudad. Hvad der er godt for bilismen, er også godt for Danmark.

Hr. Arne Melchior tror, som jeg sagde i mit hovedindlæg, at man kan få lavet det her projekt om til en tunnel lagt på havbunden, og vi kan selvfølgelig diskutere hele dagen, hvem der har ret, og hvem der ikke har ret. Jeg vil blive ved med at fastholde, at det tager mindst et år, hvis man skal lave et nyt projekt, hvor brodelen bliver fjernet, og hvor der skal være en tunnel lagt på havbunden.

Eftersom vi ikke bliver enige om det, vil jeg godt prøve at spørge trafikministeren eller miljøministeren, om de to ministre eller en af dem vil give et bud på, hvor lang tid det ville tage, hvis man stillede forslag om et nyt projekt: En tunnel lagt på havbunden, høringer, undersøgelser, EF, Danmarks Naturfredningsforening, og hvem der ellers skal høres. Hvor lang tid ville et sådant nyt projekt tage? Og så tager jeg ikke engang højde for, hvad der vil ske, fordi svenskerne skal den samme procedure igennem.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Hr. Arne Melchior ved vi jo hvor vi har, når det gælder ønsket om flere biler, så det er ikke det, jeg vil koncentrere mig om.

Men det er det, at hr. Arne Melchior i den her sommer er fremstået som én, der trods alt gav