

[Arne Melchior]

svar for dette meget store anlægsarbejde.« (Folketingstidende 1986-87, 1. samling, Tillæg A sp. 3446).

Her står sort på hvidt, at statens indseende med og ansvar for dette anlægsarbejde er helt det samme, som hvis det drejede sig om en motorvej, Farøbroerne, en banegård eller hvad som helst andet af større offentlige byggerier.

Derfor har regeringen ikke bare lov til, men også pligt til at blande sig, have indseende og ansvar, uanset at byggeriet er formeret gennem et aktieselskab. Desuden er staten jo enejer, så det giver yderligere en adgang til det. Men da der står »staten«, gælder det selvfølgelig da også Folketinget og dets partier. Vi har al anledning og al ret til at kræve oplysning, til at have indseende. Det må man altså finde sig i i Vester Søgade. Det giver denne debat mig anledning til at prøve at slå fast med syvtommersøm.

Jeg har ikke meget at tilføje. Som sagt er debatten absolut tilladelig, men den er ikke særlig gavnlig. Og vi ved jo, at fru Margrete Auken og hendes parti ikke ønsker velsignelsen over denne faste forbindelse, som der altså er et stort flertal i Tinget der anser for en stor nødvendighed.

Fru Margrete Auken sagde, at vi ville få et Europa, der hænger sammen jernbanemæssigt, og så ville Danmark, hvis jeg noterede rigtigt, være sådan en slags motorvejsvedhæng til dette europæiske kontinent. Jeg har ikke tallene for i fjor, men for en 3-4 år siden var det sådan, at af al godstransport i Danmark blev 9 pct. ført frem pr. jernbane. Da jeg første gang hørte dette tal – det har været i 1983 – blev jeg chokeret og troede, at det var en fejltagelse. Det var det ikke. Så sagde jeg til mig selv: Det må jo være, fordi Danmark er så lille i areal, at dør til dør-transporten har så store fordele på de korte strækninger, og at det går jernbanen skidt, hvad jeg ikke ønsker at det skal.

Så undersøgte jeg det i Sverige. Der var det kun 8 pct. Nu er der i Sverige megen småskibsfart, så dér foregår meget af godstransporten pr. skib. Så undersøgte jeg Vesttyskland. Der var det 6 pct. Uanset om det i dag skulle være steget til 7 pct. – hvad jeg ikke skulle have spurgt imod, men så jo i øvrigt af voksende mængder – så er der ikke noget belæg for at sige, at Vesttyskland, som jo er en væsentlig del af det europæiske kontinent, at hele Europa har denne fantastiske succes med jernbanen, hvorimod

Danmark, som SF plejer at sige, beplastes med asfalt og altså med motorveje.

Der er ikke tale om et enten-eller. Der er tale om et både-og. CD kan endda efter nogle år med medvirkende skiftende CD-trafikministre sige helt klart, at vi har bidraget til at fremme ikke mindst IC3-togenes udvikling for at give jernbanen, som har mange fordele, en god chance. Men jeg er enig med, jeg tror, det var hr. Ikast eller hr. Svend Heiselberg, der sagde: Vi vil ikke være med til at forvride konkurrenceforholdene. Der er ikke tale om et enten-eller. Der er tale om et både-og.

Der skal være tale om valgfrihed, således at man alt efter tidspunkt, hastværk, art af gods, mængde af gods eller personer osv. skal kunne vælge frit mellem forskellige transportformer. Derfor skal vi have et veludviklet vejnet. Og derfor skal vi have et veludviklet jernbanenet.

Og dette med Danmark som et vedhæng, der ikke hænger sammen med jernbaneforbindelserne, vil ikke blive med CD's gode vilje. Jeg kan benytte lejligheden til at sige, at dersom de vesttyske baner fremmer elektrificeringen frem til Padborg, vil vi til enhver tid kæmpe for og stemme for, at elektrificeringen, som udmærket indtil videre kan stoppe i Odense, netop fordi vi får IC3-togene, bliver ført frem til Padborg netop for at få sammenhæng i det danske, det nordiske og det kontinentale jernbanenet.

Jeg skal sluttelig sige et enkelt ord til hr. Erik Schmidt fra Fremskridtspartiet, som var glad for at kunne sige, at han og hans parti hverken har lod eller del i dette her projekt. Det bliver jo synd for ham, den dag hele Danmark vil glæde sig over – og gid vi alle må få lov til at opleve det – at have fået denne forbindelse.

Men jeg lagde især mærke til, at hr. Erik Schmidt sagde, at debatten kedede ham: Vi diskuterer det her til kedsomhed – hvorefter han til kedsomhed på ny diskede op med, at han ville have den privatfinansieret – trods det, at der aldrig er nogen privat investor, der har henvendt sig med forslag, ønske, tilbud bare om en undersøgelse af en sådan opførelsesform.

Hvis der er nogen, der er lidt kedelig i aftrækket, må det nok ramme Fremskridtspartiet og hr. Erik Schmidt selv, men han gjorde sin tale så kort, at han ikke skal høre meget ondt for dette.