

[Arne Melchior]

ibrugtages, har vi jo kun blyfri benzín at køre på, og vi har eltog på væsentlige strækninger. Så miljøproblemerne er sandelig blevet væsentlig mindre, end de tidligere har været.

Så har jeg set, at trafikministeren i nogle aviser har givet udtryk for frygt for, at Danmark skal blive et gennemgangs- eller gennemkørselsland. Må jeg ikke gøre opmærksom på nogle faktiske forhold? Danmark er – hvad enten vi kan lide det eller ej – en bro i sig selv, en link, en lænke mellem Skandinavien og det europæiske fastland. Med omskrivning af en gammel revy-vise kan jeg sige: »Vi ligger, som vi ligger, som vi lå, da vi blev lagt.« Og det må vi altså tage højde for, og det må vi selvfølgelig benytte og udnytte bedst muligt.

Det er jo ikke alle svenskere, der bor i Malmø eller Helsingborg og starter deres eventuelle tur sydpå i Europa fra disse byer. Der bor faktisk nogle f.eks. i linjen Göteborg–Norrköping–Stockholm og i Oslo, og mange andre bor nord for disse byer. Når de starter for at komme ned på ferie – det være sig i Tyskland, Frankrig eller Italien – ville vi da være morderlig udygtige, hvis vi ikke indrettede os med de rigtige faciliteter til overnatning, med de rigtige attraktioner og med den rigtige salgspropaganda for at få disse finner, svenskere, nordmænd til at gøre ophold netop i Danmark. Fra karavanernes tid har det altid været sådan, at en gennemgående trafik aflejrer masser af fordele – beskæftigelse, handel, socialt og kulturelt samkvem – og det vil der naturligvis også komme ud af denne og kommende faste forbindelser.

Jeg vil løfte en advarende pegefinger: Ingen får nogen sinde noget ud af at lægge trafik hindringer i vejen. Skriv det ned! Hvis vi ikke kan klare den situation, så er det os, der ikke er dygtige nok. Og så skal jeg erindre om, at der jo mellem Sydsverige og Sjælland vil blive tale om en mængde nærtrafik ud over den fjerntrafik, der kommer, og som vi også, både DSB og alle vi andre, kan tjene penge på.

Men det er ikke kun en fordel for hovedstaden og det sjællandske område. Der vil naturligvis med en friere og lettere og hurtigere adgang være masser af skandinaver, der vil tage også til Fyn og til Jylland over disse nye linjer.

Jeg tror, jeg med dette også har givet det fingerpeg – jeg har kun kort tid tilbage – at CD også støtter oprettelsen af den faste forbindelse over Østersøen, altså over Femer Bælt. Den er

ikke nær så oplyst som forbindelsen over Øresund, og derfor opfordrer jeg regeringen til på dette område, for denne routes vedkommende, nu at sætte grundige undersøgelser i gang.

Hvad finansieringen angår, er vi ikke i tvivl om, at vi bør følge stort set den samme model, som vi i øjeblikket benytter på Storebælt, eventuelt med inddragelse af de erfaringer, vi nu hører dér.

Der er nogle, der skriver, at forbindelsen er selvfinansierende; det er der selvfølgelig ikke noget der er. »Intet kommer af intet« – som Storm P. har sagt – »undtagen lommeuld.« Men det er altså klart, at det ikke skal være over statsbudgetterne, ikke via skatteydernes lommer, men via brugernes betaling, at disse faste forbindelser skal opføres.

Må jeg slutte denne afdeling med at sige, at jeg er overbevist om, at så snart disse faste forbindelser er etableret, vil ingen efter nogle få års, ja måske måneders, forløb kunne fatte, at vi var så længe om at beslutte os, og at vi nogen sinde har kunnet leve uden.

Jeg har aldrig hørt nogen foreslå, at vi skulle rive Lillebæltsbroen eller Storstrømsbroen ned igen. Ja, som sagt i min indledende begrundelse er der aldrig nogen på denne klode, det være sig i USA eller USSR eller Japan eller noget andet sted, som har ærgret sig over, at de har bidraget til at forbinde folk, gøre det nemmere for personer og for gods at komme til og fra. Så jeg håber fortsat, at disse synspunkter vil præge den kommende debat, og at ministeren vil få den positive udmelding, som jeg er sikker på at han inderst inde stærkt ønsker sig.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Da debatten i Sverige kommer til at spille en stor rolle i denne debat i dag her i Folketinget, er der en korrektion såvel af ministerens oplysning som af ordføreren for forespørgernes oplysning, som jeg er nødt til at komme med.

Der er ikke sammenfald mellem den svenske regering og den mere intelligente del af svensk erhvervsliv. Pehr Gyllenhammar, som også er kendt her i Danmark, skrev en kommentar i Dagens Industri den 12. december 1989, hvor han sammen med Slesvig-Holstens Björn Engholm annoncerede, at de først og fremmest skal satse på »snabbtog«, og i en nytårskronik, som blev skrevet i Dagens Nyheter den 31. decem-