

Skandinavien, jamen det er ikke mig, der har opfundet den. Det er hr. Aksel Larsen, og det var dengang, hvor SF var kreative, dengang, hvor SF havde visioner for fremtiden. Nu sidder de og retter kommaer – det er jo det, de gør – i stedet for at sige, at her har vi – et stort flertal i Folketinget – virkelig været visionære, virkelig tænkt på fremtiden. Og oven i købet er en del af ordførerne jyder, men vi går ind for dette projekt, fordi vi kan se, at vi skal redde København.

Jamen det lægger jeg da ikke skjul på, heller ikke når jeg taler i Jylland, det er da en helt naturlig ting, for vi har fået anbragt vores hovedstad et sted, hvor den ingen ryg har. Nu skaber vi et bagland for den i Sverige. Og hvad medfører det? Et samarbejde der i dag kører mellem universiteterne i Lund, Roskilde og København. Mellem industrien i Sverige og Danmark, hvor man forsøger en snævrere og snævrere sammenkobling. At det økonomiske liv er begyndt at samarbejde på bankniveau m.v. At det kulturelle liv er begyndt at samarbejde på en helt anden måde, end det har gjort tidligere.

Jeg hørte en særdeles god presseudsendelse i radioen. Jeg kørte i bil, og jeg tænkte: Hvad søren er det? Det var københavnske og malmøske kommunalpolitikere, der diskuterer fremtiden, så var der også nogle fra Frederiksberg, og der var sandelig også nogle fra Roskilde. Jamen de er allerede begyndt at køre det sammen – og SF går stadig væk herinde og finder bare på komarretelser og småting, som de kan hænge hatten på.

Hvad med Københavns Lufthavn i Kastrup? Ja, der ligger 3 eller 4 prognoser; det går vel i spænd. I dag har vi årligt mellem 12,4 og 12,6 mio. gæster derude. De forskellige prognoser strækker sig fra 18,9 mio. til ca. 23 mio. gæster, altså næsten en fordobling. Jamen det er da en økonomi, der kommer København til gode; det kommer hele landet til gode. Og med det her, så vil der køre IC3-tog helt ud til Københavns Lufthavn, og ligegyldigt om man står på i Thisted eller nede i Sønderjylland, så kan man køre direkte dertil, få sin bagage ud af toget og checke ind. Det betyder, at jyderne i stedet for som tidligere at have Hamborg som hovedstad nu begynder at benytte København.

Jamen tænker man slet ikke på det i SF? Er det kun, derfor man sidder og ler? Skulle der mon være en lille bitte fejl et eller andet sted, måske 50 kr. eller deromkring? (*Munterhed*). Jamen det er jo på det niveau.

Jeg hørte også hr. Arne Melchior i radioen i

går – og jeg vil gerne sige, inden jeg går videre, at jeg er enig med hr. Arne Melchior. Hr. Arne Melchior sagde nemlig: Jamen trafiktallet, det kan vi da bestemme nogenlunde. (*Munterhed*). Det kan man da, det skal man ikke grine ad.

Hr. Steen Gade – nu skal jeg komme tilbage til det – angreb mig for tre debatter siden med en svensk rapport om, at 55.000 bilenheder vil passere denne bro, hvis prisen er 38 kr., men dengang talte hr. Steen Gade om miljø, og der var det jo fyh, skamme dig, med al den os, der kom fra 55.000 biler. Det fik vi meget skænd for den dag. Men nu når vi skal tale om økonomien, så er der ikke biler nok! Nu må hr. Steen Gade altså snart beslutte sig: Skal vi have biler nok, eller skal vi have for mange?

Jamen sådan er niveauet jo i denne diskussion. Så jeg er enig med hr. Melchior: Hvis vi ikke, som vi har gjort det her – og jeg står selvfølgelig ved aftalen, også med Sverige og regeringen – har sat det samme beløb af som til H-H-forbindelsen, jamen så ved vi, at vi regulerer biltrafikken, og det er til fordel for den kollektive trafik. Den kollektive trafik har fået det største løft, også godstrafikken. Vi har fået to jernbanestationer. Vi har fået jernbanestationen ud til Kastrup. Jamen hvad kan man forlange mere?

Alle andre steder i landet betales det over statskassen, uden at nogen reagerer, og SF stemmer i hvert tilfælde for, hvis det drejer sig om jernbaner. Nej, og tænk jernbanen skal ikke engang betale fuld pris. De kører på rabatbillet. Bilisterne betaler for togene!

Det er jo det, der er fakta. Ellers kan man bare tage regnskabet for Storebælt og se – dér er det godt nok gjort op på en anden måde – hvor meget togene egentlig skal betale.

Derfor vil jeg sige, at det med at fastsætte, hvor mange biler der kommer, det kan vi i dette høje Ting regulere, nøjagtig som det skal være.

Så skal jeg gerne endnu en gang sige til modstanderne af dette projekt, at jeg er fuldstændig ligeglad med, om dette projekt bliver betalt på 28 år, 33 år, 35 år eller 38 år. Vi skal meget højt op for at lide rentedøden. Og der er ingen, ikke engang de største pessimister blandt dem, der har afleveret regnskaber, der kommer meget over de 30 år.

Så til hr. Steen Gade: Sådan er det jo. Det, der er chancer for kommer over de 30 år i øjeblikket, er de nationale jernbaner og veje; det er jo ikke broen.

Derfor vil jeg også gerne sige til Socialdemo-