

vej til firesporet trafik. Man kunne for en kvart milliard udbygge toglinjen Svendborg-Odense, så man kunne få en effektiv og behagelig halv times transport, og så har man en kvart milliard i behold, som man, hvis man skulle følge regeringens ideer i landsplanredegørelsen, kunne bruge til at investere i lokalområdet på Sydfyn, sådan at alle mennesker på Sydfyn ikke var tvunget til at tage på arbejde i Odense. Det ville være noget mere positivt efter regeringens almindelige målsætninger, som Kristeligt Folkeparti tilslutter sig fuldstændig. Lovforslaget her går bare stik imod den målsætning, man har.

Så er der en lille pudsighed. I Kristeligt Folkeparti smykker vi os også med, at vi sådan går ind for at beskytte de små og de svage. I lovforslaget her gør man meget ud af hasselmusen, og det synes jeg er helt udmærket. Jeg synes, man skulle gøre en lille smule mere ud af fynboer også; det er også sådan en slags små og svage. De er i hvert fald små og svage, dem, der bliver generet af motorvejen, der får deres natur ødelagt, der får deres lokalområder ødelagt, der får deres lokale fællesskaber og deres små biveje osv. afskåret.

Jeg synes, det på alle måder er en negativ lov, og der er her et område, hvor man kunne have løst det fuldt tilfredsstillende på en helt anden måde. Derfor stemmer Kristeligt Folkeparti imod det her lovforslag.

Arne Melchior (CD):

Ja, når nu debatten er åbnet, finder jeg anledning til på CD's vegne at lykønske fynboerne med den lov, der bliver vedtaget nu om få øjeblikke.

Og til hr. Ole M. Nielsen vil jeg gerne have lov at sige: Han tager helt fejl med hensyn til miljøet. Han burde vide bedre, og hvis han ikke gør, så kan han da bare læse lidt i Jyllands-Posten i dag, hvor der refereres fra DSB's egen meget ærlige miljøundersøgelse, miljøregnskab, som DSB har udgivet, som viser, at det langtfra forholder sig sådan, at det altid er skinnetransporten, der er den miljømæssigt mest fordelagtige. Der er lidt at studere på, vil jeg sige til hr. Ole M. Nielsen.

Og jeg vil godt sige, at for CD's vedkommende er stemmen for denne motorvej ikke en stemme imod en forbedring af togtrafikken, som vi er helt overbevist om at trafikministeren også vil tage initiativ til i den udstrækning, som der er kundeunderlag dertil. Derfor er det altså nødvendigt; fynboerne har stået langt tilbage i

køen, og det bliver nødvendigt for fynboerne, når de nu har fået denne anlægslov, så også at presse på over for dette hus, at få bevilget de nødvendige midler.

Men signalet om, at motorvejen med sikkerhed kommer, vil være af afgørende betydning både for private, for familier og for virksomheder i deres langtidspanlægning, og derfor er der grund til både at være glad og lykønske med vedtagelsen af denne lov.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Ja, jeg har også læst den artikel i Jyllands-Posten. Med hr. Arne Melchior's argumentering kan man jo argumentere for, at man gør miljøet en tjeneste ved at køre i sin bil, selv om toget kører. Det er nu ikke helt sådan, jeg tror det skal forstås.

Det er klart, at tog, der ikke er passagerer i, ikke er miljøvenlige, og derfor skal de selvfølgelig gøres så attraktive som muligt både hvad hurtige intervaller, komfort osv. angår, så de er til at bruge.

Men til den sidste, når hr. Melchior siger, at CD også gerne vil støtte en udbygning af skinnetransporten på Fyn, er at sige, at så er der altså brug for yderligere en kvart milliard kroner oven i den her gode milliard, som man bruger på vejen, men det bliver der aldrig brug for.

Hr. Melchior siger, at man vil støtte skinnetransport, når der er kunder til den. Jamen det bliver der jo ikke. Man bestemmer jo udviklingen ved at lave motorveje. Det er jo det, der er det forfærdelige ved det. Det er ikke bare, at man bruger en milliard kroner på noget, der måske ikke var brug for – det er der nok i det her tilfælde – men man er efter vores mening med til at fastlægge udviklingen i den forkerte retning. Der bliver aldrig brug for toget, når man begynder med at lave motorvejene.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Se, det kan nu engang ikke være anderledes, end at togene tit må køre halvtomme og tomme i modsætning til biler, der kun kører, når der er nogle i dem, der skal transporteres.

Det er jo således, at der er noget, der hedder myldretid, og derfor vil der om morgenen altid være fuldt i et tog eller en bus ind til bykernerne, ind til de store arbejdspladser. Når de så skal tilbage til udgangspunktet, kører de altså tomme, og det er det, der gør det både så dyrt