

den rute. Og derfor skal man tage den udtalelse i morgenradioavisen med et vist gran salt.

Men se, ud over at der er sket disse ting i Europa, som jeg har nævnt, vil der jo også i de kommende år ske noget: Dels vil Berlin blive hovedstad og dels åbner vi en fast forbindelse over Øresund. Og lur mig, om den faste forbindelse over Øresund så ikke også vil betyde, at der vil ske en yderligere stigning i den trafik, der går uden om Danmark, og som i øjeblikket stiger, nemlig ved, at en stor del af danskerne så vil tage over den faste forbindelse over Øresund til Sydsverige og derfra til Berlin.

Vi bryder os ikke om, at Danmark på den måde køres ud på et sidespor i bogstaveligste forstand. Vi mener, at Danmark skal have en aktiv placering i det europæiske trafikbillede.

Det mener LO i øvrigt også, skulle jeg hilse og sige til de kritiske folk fra Socialdemokratiet og SF og til andre af LO's venner, og man har direkte henvendt sig både fra lokalt hold og fra centralt hold og fra alle LO-organisationer i den del af landet. Og det ønsker DA også, og det ønsker DI. Alle mener, at det er meget vigtigt at have infrastrukturen i orden.

Og så til det med økonomien:

Her synes jeg, det er vigtigt at understrege, hvad der står i bemærkningerne til forslaget, nemlig at der skal foretages ressourcemæssige overvejelser, og at der skal forhandles med den tyske regering. Og hvis man læser betænkningen, vil man jo også se, at her er det pindet ud, hvad der ligger i de forberedelser, som skal gøres:

Der skal satses på en komfort og en rejsetid, som svarer til en fornuftig standard, og der skal udarbejdes konkrete udspil fra trafikministeren, sådan at vi har noget konkret at tage stilling til. Og SF har så uddybet den sidste pind ved meget minutiøst at bede om et troværdigt budget for omkostningerne, osv.

Der er altså ikke tale om, at vi her foretager en handling, der er fuldstændig ude af balance med andre trafikinvesteringer.

Men i øvrigt vil jeg bare sige, at hvis man ser på det overordnede perspektiv, vil det selv med en mindre rentabilitet være en god investering, når det drejer sig om at få Danmark ind på landkortet igen.

At Danmark er kørt ud på et sidespor, handler jo ikke bare om nogle få millioner, men om utrolig meget mere, og ikke bare for et enkelt lokalområde eller for vores hovedstad, men for

hele det danske samfund, og det er det, der er hovedpointen i denne sag.

Udviklingen i Europa går nu så stærkt, og væksten i Østersøområdet er så omfattende, at hvis vi lader denne udvikling glide os af hænde og bare sidder og ser på, at trafikken mellem Sverige og Tyskland uden om Danmark og mellem Finland og den nordlige del af Polen uden om Danmark stiger, altså hvis vi bare sidder og ser på, at udviklingen i stigende grad går uden om Danmark, så er det store tab for det danske samfund, vi taler om.

Derfor har vi fremsat dette forslag, og jeg er glad for de positive bemærkninger, der er faldet, og jeg er glad for den tilslutning, der er givet. Vi har haft en række forhandlinger og overvejelser frem og tilbage, og jeg må indrømme, at jeg synes, vi er landet på et godt sted.

Men jeg har ikke på noget tidspunkt sagt – jeg har i hvert fald ikke ment det – at der er en garanti for, hvornår denne rute åbner. Jeg har sagt, at den tidligst vil kunne åbne til sommer næste år – tidligst – men det afhænger jo af en række ting, som jeg har været inde på, og som vi direkte skriver i vores forslag.

Jeg tror, jeg med disse bemærkninger har beroliget de tilhørere, som har været lidt usikre efter den meget turbulente debat, der har været, og jeg håber på, at vi nu får Danmark ind på landkortet igen. Det er det, der er formålet med det her.

Formanden:

Jeg har noteret fire korte bemærkninger, men i øvrigt er det min opfattelse, at debatten ret hurtigt bør kunne finde sin afslutning.

- Først hr. Arne Melchior.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg skal nok lægge ansigtet i alvorlige folder, for det er i virkeligheden en ret trist sag.

I hr. Svend Erik Hovmands tale fik vi heller ikke nogen idé om, hvad anskaffelses-, anlægs- eller driftsomkostningerne vil være.

Jeg skal oplyse Folketinget om, at CD havde stillet et ændringsforslag, hvori vi ville pålægge regeringen at undersøge *mulighederne* for en sådan bane, som vi også gerne ser etableret, hvis der er brug for den. Men det har vi trukket tilbage, fordi ministeren i et bidrag til betænkningen gav fuldt tilsagn om at undersøge alting, endda inden udgangen af 1998, og så er der vel ikke mere at komme efter.