

[Tommy Dinesen]

Hr. Larsen-Ledet var positiv, men meget blød i det – det, vi kalder en svæver internt her i firmaet.

Før De Radikale kom i regeringen, syntes de, at dette her var noget af det rigtige, men man må altså konstatere, at det tilsyneladende er det, der sker, når man kommer i regering – for nogle i hvert fald.

Hr. Arne Melchior var enig med ministeren, og så havde han nogle bemærkninger til hr. J. K. Hansen, som jeg ikke skal tage mig af. Men når hr. Arne Melchior siger, at Vognmandsruten har været et forfriskende pust, må jeg spørge: Hvorledes? Vognmandsrutens færger har f. eks. været holdt tilbage flere gange, fordi de ikke er i ordentlig stand. Jeg ved godt, at det er en partifælle, formanden for CD, hr. Erhard Jakobsen, der indviede de nye færger. Men de har ærlig talt ikke været særlig gode, og nogle af søfartsorganisationerne boykotter dem da også, fordi de prøver at omgå alle de regler, der findes. Derfor ved jeg ikke, om dette forfriskende pust er særlig godt. Jeg har ikke noget imod konkurrence – det kan da være udmærket – men jeg ser Vognmandsruten som nogle, der underbyder, eller som det, fru Margrete Auken kaldte en discourtrute. De underbyder på dårligere materiale og på noget, der ikke lever op til den standard, man har andre steder. Og de penge, som Vognmandsruten tjener ind, går altså fra staten og DSB, således at DSB skal have større tilskud i fremtiden. Det kan man kalde privatisering, men det er skatteborgerne, der kommer til at betale.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerrde næstformand (Poulsgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Udvalget om Offentlige Arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 44:

Forslag til folketingsbeslutning om moratorium for motorvejsforbindelsen på Storebælt.

Af Margrete Auken (SF) m.fl.
(Fremsat 10/1 89).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Det er vanskeligt at se det formål, som Socialistisk Folkeparti vil tjene ved at fremsætte dette forslag til folketingsbeslutning. Tvivl om Tingets stilling til forslaget er der ikke. Det har ikke tilstrækkelig tilslutning. Det er inden for de seneste måneder slået fast, at et solidt flertal i Folketinget fortsat ønsker, at den faste forbindelse over Storebælt skal overføre både jernbane og motorvej.

Tidsplanen er fastlagt, og A/S Storebæltsforbindelsen har fået besked om at handle derefter. Projekt for broen over Vesterrenden er udbudt i licitation på det grundlag, at både jernbane og vej overføres. Kontraktafslutning står for døren.

På baggrund af den redegørelse, som min forgænger som trafikminister gav Folketinget den 9. november 1988, og den forhandling herom, som det høje Ting havde den 22. november 1988, finder jeg ikke anledning til at kommentere det foreliggende forslag yderligere.

Jeg anbefaler at stemme imod det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan ikke sige, at det overrasker mig, at regeringen prøver at holde sig klar af denne debat, for det er selvfølgelig, hvad vi havde ventet. Det har været karakteristisk, hver eneste gang vi har forsøgt at rejse diskussionen om selve udformningen af den faste forbindelse, at ikke mindst De Konservative er gået fuldstændig i koma.

Det er rigtigt, at både Socialdemokraterne, De Radikale og Venstre et langt stykke ad vejen har været langt mere villige, men har sagt, at de var så glade for jernbanen – ja, det har De Radikale ikke sagt – at man tog motorvejen med i købet.

De eneste, der har forsvaret motorvejen, er Det Konservative Folkeparti og CD, men det

[Margrete Auken]

er, fordi de tror på biler. Dem er der så mange der tror på, men det havde været spændende, om De Konservative og ministeren for en gangs skyld havde forsøgt sig med nogle argumenter. Jeg skal senere i mit svar prøve at repetere, hvad ministeren sagde i går. Desværre kommer jeg nok også til at dokumentere, at han ikke havde fattet et suk af det, miljøministeren havde skrevet til ham.

Søgaard (S):

Jeg vil gerne sige til det forslag til folketingsbeslutning, som SF her har fremsat, at jeg naturligvis gerne vil rose SF for, at de nu har accepteret princippet om en fast forbindelse over Storebælt, når man ser det i relation til deres tidligere modsatte standpunkt for ganske få år siden. Men jeg tror også, man i SF vil forstå, at Socialdemokratiet ikke løber fra en aftale med den tidligere regering, hvor grundlaget for den gennemførte aftale og for loven jo blev skabt netop i de år, hvor hverken SF eller De Radikale var til at få i tale om en fast forbindelse over Storebælt, og hvor man i de partier nok også vidste – i hvert fald hvis man havde politisk fornemmelse – at Socialdemokratiet nu ville søge at gennemføre det, som dette Ting i mange år havde søgt at nå frem til at nå målstregen for, nemlig en fast forbindelse over Storebælt. Men man var ikke lydhør.

Jeg kan ikke afvise, at denne forbindelse måske var kommet til at se anderledes ud, hvis man dengang havde været lydhør. Men man kendte altså ikke sin besøgstid på det tidspunkt – jeg havde nær sagt, da toget forlod peronen – og der var ikke andre flertal for os at få fat i, hvis jeg må sige det sådan, så derfor er chancen forspildt.

Jeg skal ikke gå ind i hele denne debat om, hvordan man beskriver de områder, det her drejer sig om, det er jo kun ord som energi, teknik, økonomi og miljømæssige bemærkninger, der nævnes i dette forslag til beslutning. Men disse ting har jo været endevendt mange gange, senest, som ministeren nævnte, i den tidligere ministers redegørelse her i Folketinget for nogle ganske få måneder siden, nemlig i november måned sidste år. Så jeg synes nok, vi har haft den debat, og at vi har givet vores tilkendegivelser til partiet SF.

Vi må også sige, at der ikke er nogen grund til, at SF overdriver i sine bemærkninger, som

man tilsyneladende gør her, hvor man skriver, at motorvejen er ødelæggende for jernbanen. Det synes jeg hører til i kartoteket af overdrivelser, og jeg er ikke sikker på, at DSB vil skrive under på det.

Jeg er heller ikke i tvivl om, at netop DSB med sin plan 2000 nok skal klare sig i, skal vi sige den konkurrence, som kommer på et eller andet tidspunkt i forbindelse ikke bare med landevejstrafikken, men også med flytrafikken. Jeg går ud fra, at fru Margrete Auken har set, hvordan udviklingen skrider i Europa, hvor hurtigtogsforbindelserne mere og mere tager fart, fordi man ved, at flytrafikken er ved at være for tæt, og at landevejstrafikken ikke duer i den udstrækning, udviklingen fortsat går i hvert fald i Centraleuropa.

Derfor erkender man ligeud, at hurtigtogsforbindelser som den, man har eksempelvis mellem Paris og Lyon, nu udvikler sig til forbindelseslinjer, vi også gerne skulle have glæde af. Derfor er jeg sikker på, at både DSB og dette Ting fremover nok skal tilrettelægge jernbaneltrafikken på en fornuftig måde, så vi får glæde af denne Europaudvikling på det trafikale område.

Vi kan altså ikke medvirke til forslaget. Jeg beklager, at man igen kommer en postgang for sent, som man har gjort det tidligere, men sådan er livet vel en gang imellem.

Ikast (KF):

Jeg er ked af at skulle sige til fru Margrete Auken for jeg ved ikke hvilken gang i de sidste 5-6 år, vi har diskuteret Storebælt, at vi ikke er enige, og at jeg heller ikke tror, vi bliver det, uanset hvor mange forslag SF fremsætter. SF var ikke på banen, dengang vi diskuterede; det har Socialdemokratiet ret i, og hr. Søgaard har beskrevet det bedre, end jeg kunne gøre.

I hele forhandlingsforløbet er det således, at vi stoler på de beregninger, der er lavet over dette projekt. Der er intet, der tyder på, at fru Margrete Aukens udsagn er rigtige, tværtimod tyder alting på, at udviklingen foregår, som den er planlagt af forligspartierne, og som vi er blevet enige om.

Derfor skal der ikke lægges skjul på, at Det Konservative Folkeparti står bag anlægsloven, og dér står vi ganske godt. Vi går ikke med på disse forslag, hverken når de kommer fra Fremskridtspartiet som for få dage siden, eller når de

[Ikast]

som nu kommer fra den anden side af salen – det er næsten det samme. Vi har en god aftale, og den kører vi igennem.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Der kom en meget interessant oplysning. Hr. Ikast sagde, at han var enig med den socialdemokratiske ordfører. Det var en sensation. Den rille i grammofonpladen, der lyder, at SF ikke kendte sin besøgstid, og at vi derfor skal straffes nu ved, at man bygger et åndssvagt projekt, har jeg aldrig kunnet se begavelsen i. Men jeg ved, at De Konservative har pralet af, at det er dem, der har æren af, at vi får motorvejen.

Nu står hr. Ikast imidlertid her og siger, at han er enig med hr. Søgaard, som sagde noget andet. Vil hr. Ikast ikke lige forklare, om han er enig i det, som hr. Søgaard sagde, nemlig at hvis SF havde været med dengang, ville De Konservative også have arbejdet for, at man havde lavet en økonomisk forsvarlig løsning lig den, man laver i England, Frankrig og andre steder, hvor der er lidt omløb og økonomi i hovedet på folk?

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Det vil jeg da meget gerne, for jeg kan godt tælle til 90, dummere er jeg ikke. Jeg kan da se, at hvis SF havde været vågen i de år, vi forhandlede Storebæltsforbindelsen, havde man kunnet få den indflydelse, som man nu har forsøgt at få bagefter ved alle mulige krumspring og alle mulige mærkelige rapporter.

Derimod fandt det brede flertal i Folketinget sammen, så et socialistisk flertal ikke fik chance for at gennemføre en eller anden løsning i retning af biltoget, som jeg anser for uegnet efter danske forhold. Men dér bliver fru Margrete Auken og jeg nok aldrig enige, for fru Margrete Auken vil have, vi skal cykle eller køre med tog, og eftersom 82 pct. af alt, hvad der transporteres i dette land, foregår på gummihjul med lastvogne, er det svært at se, at vi to kan blive enige.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror såmænd, det ville være ganske sundt for hr. Ikast at cykle en gang imellem, og det

ville også pynte, men det er faktisk ikke det, der ligger bag vores forslag. Vores forslag er næsten for bilistvenligt, for det fremmer faktisk en billig løsning, og det fremmer en effektiv løsning, idet den samlede yderligere ventetid højst er 10 minutter, og så kan der blive råd til nogle af de andre ting. Det skal jeg senere vende tilbage til over for trafikministeren, som jo er forsømmelig over for sit eget område oppe i Herning, hvis man skal interessere sig for bilerne.

Men jeg ville ønske, at hr. Ikast en gang imellem ville sætte sig ind i sagerne, og jeg tror faktisk, at selv hr. Ikast vil kunne forstå de oplysninger, man kan få om, hvordan et biltog fungerer, og sammenholde disse oplysninger med Danmarks økonomiske situation og måske oven i købet gå så vidt som til at sammenholde det med det, trafikministeren sagde i går, hvor der blev holdt en stor tale først af miljøministeren og derefter af trafikministeren – og trafikministeren så ud, som om han prøvede at mene det – om, hvor vigtigt det var, at vi fik gjort noget ved en omlægning af trafikstrukturen, fordi det ikke går, sådan som det er nu.

Jeg vil altså gerne spørge hr. Ikast, hvad der er Det Konservative Folkepartis konkrete forslag til en trafikomlægning, hvis man fastlåser trafikken ved at binde så mange penge i et motorvejsprojekt, som kun skal tage op til 12.000 årsdøgnbiler, som Storebæltsprognosen siger – det er kun lidt bedre end Farøbroerne. Vi har siddet og diskuteret, hvilket af de vejprojekter, vi har talt om i dag, der var værst, og jeg er ikke helt sikker på, at Storebæltsforbindelsen bærer prisen, for der er hård konkurrence fra bunden dernede, men det er et af de helt svage projekter set ud fra et vejsynspunkt, så hvis man var bilismemand – og det ved jeg hr. Ikast er; jeg tvivler som sagt stadig væk på, at han kan cykle – ville man virkelig modarbejde denne idiotiske investering.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige, at jeg har været med til at diskutere den løsning, fru Margrete Auken står for, biltogsløsningen, med Socialdemokratiet rundt omkring i landet i årene fra 1983 og indtil forliget, og hvis fru Margrete Auken gik uden for dette hus og spurgte nogle af dem, der går ude på gaden, som trods alt er borgere i dette land, hvilken løsning de ville have, ville fru

[Ikast]

Margrete Auken opdage, at dette projekt ville blive totalt skrinlagt. Og det kan da ikke passe, fordi en eller anden religion har fortalt fru Margrete Auken det, at biler skal afskaffes. Det er jo det, man siger. Man kan da ikke mene alvorligt, at vi skal gå væk fra, at bilerne skal køre selv, men skal køres om bord på færgerne. Derfor siger vi: nej, de skal køre over ved egen kraft, for det er miljømæssigt mest ansvarligt.

Det står der jo i flere rapporter, vi har fået, men dem har fru Margrete Auken ikke villet læse, fordi hun kun har taget de rapporter, der siger noget andet.

Dernæst spørger fru Margrete Auken, hvad vi vil gøre på baggrund af det, der står i den hensigts erklæring, vi hørte af trafikministeren i går. Jamen hvad har vi ikke gjort? Var fru Margrete Auken ikke med i Padborg, da vi indviede Combidan? Udvidelsen af Combidan, hvor trafikken køres sammen mellem tog og lastbil, har Schlüterregeringen både i hr. Arne Melchior's tid og senere været med til at fremme, således at vi går i den retning. Men fru Margrete Auken glemmer, at transporten med tog kun er 18 pct. af al den transport, der foregår i dette land, og vi kan ikke på én gang sætte det hele over på jernbanerne, for det har vi simpelt hen ikke skinner til.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Nu har ordføreren for forslagsstillerne jo snart brugt tid svarende til et par ordførelser med korte bemærkninger; så kan vi andre måske også tillade os lidt.

Jeg vil gerne på dette tidspunkt af debatten medvirke til, at der ikke danner sig den romantiske og falske forestilling, at der, hvis denne aftale ikke var blevet indgået i 1986 og fulgt af loven, måske ville være kommet en løsning, hvor biler ikke kunne køre over med egen kraft. Snikke-snakke. Det er ikke kun, fordi SF ikke var hjemme, da det gjaldt – og det var de jo ikke – men også fordi hverken fagbevægelsen ønskede en sådan løsning eller de brede vælgerskarer, der støtter Socialdemokratiet, hvoraf de fleste har egen bil, ville finde sig i en sådan ufolkelig, utidssvarende og antifremskridtsrettet indretning af dansk trafik, som det ville være udtryk for. Derfor er det noget sniksnak, det er noget vanvid, nogle drømme, som nogle, der altså kører med bumletog, efter at toget, som hr.

Søgaard rigtigt har sagt, for længst er kørt, ikke skal have held med. Selv hr. Ikast kom søreme til at flirte med den tanke, at det godt kunne være, det var gået anderledes. Det mener han ikke, det er jeg sikker på, for det er og bliver noget sludder.

For nu ikke at ulejlige formanden og ordførerrækken senere, skal jeg samtidig på CD's vegne selvfølgelig afvise forslaget.

Formanden indledte debatten med at sige: »Debatten er åben«. Jeg glæder mig til, at der bliver sagt: »Forbindelsen er åben«, både den for tog og den for biler. Det kan vi alle sammen glæde os til, men selvfølgelig har det danske vægelsind da en glimrende fortaler i fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Da også mit argument går på al den diskussion, der er nu, kan jeg lige så godt komme med den bemærkning, at Kristeligt Folkeparti allerede fra starten helt klart sagde det. Jeg var selv ordfører. Jeg er 110 pct. imod at køre i biltog, så jeg vil gå helt ind for, at den motorvejsstrækning bliver bevaret. Derfor kan vi selvfølgelig ikke være enige med fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne citere fra et lille mesterværk, som var til drøftelse i Folketinget i går. Der står på side 91:

»Det må forventes, at et mål om fastholdelse af transportsektorens nuværende energiforbrug i sig selv kan kræve en ændring af den eksisterende politik i videste forstand og bl.a. medføre indgreb i valget af transportmiddel.«

Derefter hørte vi vores minister sige – det er klarere endnu – hvilke virkemidler der skulle bruges til det. Så jeg vil da godt spørge hr. Ikast, om han er uenig i regeringens redegørelse.

Hr. Ikast sagde, at det var mig, der læste de forkerte rapporter, når jeg ikke havde opdaget, at det var miljømæssigt mest forsvarligt at køre over på egne gummihjul. Der er altså en eller anden rapport, jeg ikke har fundet dér.

Kan hr. Ikast en rapport, som siger, at biltoget er miljømæssigt ringere end motorvejen? Kan han sådan en rapport? Nej, det kan han ikke – nej, det kan hr. Ikast ikke. Fint. Så er det hermed dementeret.

[Margrete Auken]

Så endelig biltoget: Det er spøjst, at franskmændene og englænderne har valgt biltoget, og nu er der altså også drøn på den i Vesttyskland. Det er håbløst. Jeg ved ikke, om jeg skal remse hele hr. Arne Melchior's register op af skældsord over, hvor utrolig tumpet det er at benytte biltog. Men faktisk har man dér, hvor der er lidt gang i industrien og er lidt gang i udviklingen og lidt fremsyn og lidt mere blus på lampen, valgt biltoget. Og så har vi altså nogle herhjemme, der, bare de kan sidde og sige brrrrr hele vejen, er overbevist om, at det er lykken.

Hvis vi ved Halssskov anbragte to porte og der på den ene stod »Biltog, 35 minutter – 125 kr.«, på den anden stod »Motorvej, 25 minutter – 250 kr.«, hvor tror hr. Arne Melchior så at bilisterne ville køre hen?

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Vi skal snart tilbage til ordførerrækken, men hr. Arne Melchior har ordet for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Tak for det, hr. formand. Det skal blive kort. Jeg vil godt spørge fru Margrete Auken, hvor man har valgt biltoget på en strækning af 18 km. Det er helt andre strækninger, der er tale om, når man kører fra Nordtyskland ned til Schweiz og lignende ture.

Desuden vil jeg gerne se, hvad det er for en bilist, der bruger 25 minutter på at køre de 18 km. Det er alt sammen udslag af fru Margrete Aukens misforståelse af, hvad trafik i det hele taget går ud på.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu bliver det her færdselssikkerhedsmæssigt interessant. Hvordan tror hr. Arne Melchior, at man kan køre igennem en motorvej på 18 km, hvis man også skal betale? Det skal man jo. Husk det nu! Man skal standse og betale. Den motorvej kommer ikke til at ligge i en højde på under 80 m. Det ved hr. Arne Melchior også godt. Det dér rør ligger mindst 80 m oppe i luften. Der bliver ikke tale om, at der skal køres stærkt på det rør. Det går jeg ud fra at hr. Arne Melchior er enig med mig i. Hvordan vil hr. Arne Melchior komme over på under 25 minutter?

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Vi er tilbage ved ordførerrækken. Hr. Svend Heiselberg har ordet.

Svend Heiselberg (V):

Jeg må på Venstres vegne bedrøve fru Margrete Auken med, at vi må afvise forslaget. Vi synes, det er lidt ærgerligt, at SF ikke tidsmæssigt er gået mere positivt ind i forhandlingerne. Så havde de haft indflydelse på det. Nu er det noget sent, de vil have indflydelse på det. Vi må afvise forslaget.

Ernst B. Schmidt (FP):

Debatten er nærmest ved at løbe af sporet, synes jeg nok. Dette forslag til folketingsbeslutning drejer sig ensidigt om at udsætte motorvejsbyggeriet. Det kan vi absolut ikke tilslutte os og vil heller ikke gøre det i udvalget.

Larsen-Ledet (RV):

Det Radikale Venstre kender udmærket den tankegang, der ligger bag forslaget fra SF om at udsætte motorvejsbyggeriet på Storebælt. Men jeg vil gerne sige helt klart, at det ikke på noget tidspunkt har været muligt at gennemføre forslaget, og det har i hvert fald ikke været vort ansvar.

Og så nytter det ingenting, at den socialdemokratiske ordfører, hr. Søgaard, søger at vask sine fingre i Storebælts vande. Der er ingen forklaring i det, hr. Søgaard har sagt: Hvis, så-fremt, ifald osv. osv., så kunne det være gået sådan og sådan. Det kan man sagtens sige nu.

Vi tager fra radikal side den parlamentariske situation til efterretning. Vi har gjort det, vi har kunnet. Løbet er kørt. Flertallet i Folketinget har talt, og det tager vi til efterretning. Derfor melder Det Radikale Venstre fra over for SF's forslag.

Margrete Auken (SF):

I oktober var der et møde i Oslo mellem Nordisk Råds præsidium og Gyllenhammargruppen. Ved det møde var Pehr Gyllenhammar selv ikke til stede, men Ulf Sundquist, som er næstformand i Gyllenhammargruppen.

Ved den lejlighed blev det helt klart, at det, den store industri har brug for, er en velfungerende jernbane. Man må sige, at ScanLink allerede fremlagde i august 1987, at de havde brug

[Margrete Auken]

for deres jernbanealternativ. Det blev tydeligt her, at de i og for sig godt ved, i hvert fald hvad Danmark angår, at motorvejskapaciteten er tilstrækkelig til at klare den trafikstigning, de regner med. Men de er ikke sikre på, at de får en velfungerende jernbane, og det alternativ skal de have til godstransporter.

Sundquist formulerede det på den måde, at hvis ikke der blev lavet en samlet indsats, så fik man fragmentariske anlæg og brist på investeringer. Det var den formulering, han brugte. Da jeg senere spurgte ham, hvad grunden var til, at man havde støttet motorvejen, fik jeg et meget, meget mumlende svar, som ikke var til overhovedet at bruge til støtte for noget som helst, men hvoraf det alligevel fremgik: Nå jo, hvis vi bare ville ødsle med pengene, ville de da gerne have konkurrence på anlægssiden.

Når man så spørger, om de virkelig tror, at de får et velfungerende jernbanesystem, hvis man beder om konkurrence på anlægssiden, var det tydeligt, at det vidste de da godt de ikke fik, og at de ville havne præcis i den klemme, at de ville få et dårligt jernbanesystem, fordi Danmark – det tror jeg vil vise sig meget tydeligt, hvis denne kvajer kører igennem – for at skaffe økonomi til vejforbindelsen bliver nødt til at forringe DSB's konkurrencemuligheder på godssiden. Jeg tror, det her kommer til at fungere på persontransportsiden. Jeg tror, konkurrencen med flytrafikken bliver bedre, end f.eks. Risørapporten gav udtryk for. Men for godstransporterne kommer det her ikke til at fungere.

Det var præcis den bekymring, som den store industri i Sverige, Finland og Norge gav udtryk for. Danmarks industri er så at sige aldrig på banen, når der skal laves industripolitik, så det kan ikke overraske, at de også ved den lejlighed glimrede ved deres fravær.

Her forleden dag hørte vi, at nu planlægger de at bygge bro over Femernsund. Så kan vi i København sige, at vi kan få vores jernbane ved, at de bygger den vej rundt. Men de skal hægte det på det centraleuropæiske jernbanesystem. Det kan ikke nytte noget, at de havner i den i værste forstand reaktionære trafikdebat, vi har i Danmark, og som gør, at vi ikke får et ordentligt system.

En af ScanLink- eller Gyllenhammargruppens grunde til at være så insisterende var, at de var fuldstændig klar over, at miljødebatten efterhånden ville tvinge restriktioner igennem på

vejtransporterne i det meste af Europa. Man ser det i Østrig, og i Schweiz har det i høj grad været længe. Det vil også komme i Vesttyskland. Og hvad vil der ske den dag, man begynder at sætte miljømæssigt ind over for flytrafikken? Så vil der komme yderligere begrænsninger. Så er der kun jernbanen til at aflaste den eller til at klare de transportproblemer, vi får.

Det er sandheden om den transportpolitiske del af det her.

Lad os så gå ind på vejbyggeriet. Da vi tredjehandlede forslaget om de nordjyske motorveje, havde vi lidt fornøjelse af at sige, at de to veje deroppe skulle hedde henholdsvis »Risgaard« og »Knudsen«, så man senere hen kunne forstå, hvorfor de var bygget. Jeg sad og hørte om Esbjergvejen her og undersøgte årsdøgntallet. Så kan man overveje, om den skal hedde »Helge Mortensen« eller »Dyremose«.

Der er ikke så forfærdelig mange biler dér. Så vidt jeg kan se, regnede man med et årsdøgntal i 1996 på 12.000 biler. Det er altså ikke så gruelig meget. Det er, fordi de havde det ligesom hr. Arne Melchior: de mener, det er en personlig fornærmelse, hvis ikke de får lov til at hakke speederen i bund selv.

Nu har jeg fundet ud af, at den vej oppe omkring Herning, som vi aldrig får, og som virkelig trænger til noget, ikke alene skal hedde »Helge Sander sov« – det havde jeg fornøjelsen af at udnævne den til – den skal også hedde »Trafikminister Knud Østergaard er dybt snorksovende«. Hvorfor gør han ikke noget for at få flyttet nogle vejpenge derop? Så vil han gå op og sige, som han sagde før, at hvis alle de lokale ønsker, der kommer, skal føres igennem, så kommer vi ikke ud af stedet.

Det er fuldstændig planløst, hvad der laves på vejsiden, på bilistsiden. Nu bygger man en motorvej på Storebælt, som koster 10 mia. kr. plus renter, til et årsdøgntal, som højst er 12.000 biler. Det er A/S Storebælts højeste prognosetal. Det er en vanvittig investering.

Og hvis De Konservative kom i en situation, hvor de skulle til at argumentere og ikke bare kunne gå herop på denne afstumpede måde og sige: Det vil vi ikke snakke om – så ville de virkelig komme i klemme ved at skulle forklare, hvorfor man bruger så mange vejmilliarder på så få biler, når vi har andre vejopgaver, som trænger sig ganske alvorligt på. Jeg vil godt én

[Margrete Auken]

gang til nævne Herning, for det er faktisk et område, der trænger sig på. Og vi bemærker, at heller ikke den nuværende trafikminister, der dog skulle have haft en chance for at gøre noget ved det, har tænkt sig at få trafikplanlægning ind i vores infrastrukturinvesteringer.

Økonomisiden har vi nævnt. Jeg hørte ved den forrige debat den også forrige trafikminister sige – jeg går ikke ud fra, at denne trafikminister vil sige sådan – at det jo ikke berørte samfundsøkonomien, fordi forbindelsen ikke var finansieret over finansloven. Jeg ved, at vores nuværende trafikminister godt er klar over, at samfundsmæssige investeringer belaster samfundsøkonomien, hvad enten de ligger det ene eller det andet sted. Men de kan jo være fornuftige nok.

Det, man kunne spørge om, var: Hvad om man fjernede statsgarantien fra motorvejen, hvis den nu var så god, som hr. Ikast siger? Jeg turde godt sætte ikke bare adskillige kasser bager og min cykel, men adskilligt mere på højkant og sige: Det tør I ikke, for det vil være en fuldstændig og lysende anskueliggørelse af, hvor idiotisk et projekt det er.

Så har vi Brundtlandrapporten. Nu blev det klart, at det, hr. Knud Østergaard lavede i går, var slapstick, for det mente han tydeligvis ikke. Selvfølgelig er det underholdende med lidt slapstick i ny og næ, men det er dybt alvorligt i en anden sammenhæng, også fordi trafikken udgør en af de allerstørste belastninger af vores miljø, den tredjestørste faktor med hensyn til luftforurening. Hvis vi lader vejtrafikken stige – jeg har ikke sagt, at vi skal stoppe vejtrafikken – hvis vi ikke omlægger den, så kan vi ikke gøre noget ved drivhuseffekten.

Jeg går ud fra, at trafikministeren ved – det står i hans redegørelse, men det er ikke ensbetydende med, at han ved det – at selv katalytisk efterbrænding fremmer CO₂-udviklingen. Det vil sige, at drivhuseffekten kun kan fjernes ved trafikomlægninger, og hvordan forestiller man sig at man kan lave en omlægning, når man låser trafikken fuldstændig fast, fordi man skal have rentabilitet i Storebæltprojektet?

Jeg har hørt socialdemokrater argumentere for Storebæltsmotorvejen. I reglen lyder det som i dag: Det er også jeres skyld. I var for sent ude, og hvis I havde været vågne lidt før! Nu er vi nødt til at lave den her tåbelighed, fordi I ikke var med før.

Jeg beklager. Jeg var selv ude allerede i 1985 med støtte til biltoget, altså SF indbød, men De Radikale var der slet ikke dengang, så det var umuligt at skabe en forhandlingssituation. Hr. Svend Heiselberg sagde også lige før – det var faktisk meget interessant – at SF var for sent ude; ellers havde vi kunnet lave noget andet.

Jeg ved godt, at hr. Ellemann-Jensen, der er udenrigsminister nu, offentligt har udtalt sin støtte til biltoget, og jeg tror såmænd, at vi, hvis vi gik langt ind i Venstres rækker – dér sidder nogle, der har lidt forstand på erhvervsliv – kunne få den samme melding, også fra nogle, der har været ude og rejse en gang imellem og set, hvad man kan andre steder i verden, så man kunne få det her igennem.

Det er meget interessant, at der kun er hr. Arne Melchior overtro og De Konservatives slet-slet-ikke-argumenter tilbage. Jeg anerkender i og for sig, at Socialdemokraterne sidder hjælpeløst fast og er nødt til at deponere både handlekraft og hoved, for ellers driller man dem, og det er så o.k.

Men hvad nu om man fik De Konservative til at forklare, hvad det er, de skal med den her motorvej? Det får man ikke, og jeg tror, at det bedste, vi kan gøre nu, er at prøve at tvinge dem ud i debatten rundt omkring i befolkningen, for den er nemlig i gang.

Det er ikke særlig svært at forklare folk, hvorfor biltoget er smart. Det har været svært at komme til det, bl.a. fordi man har lukket munden på DSB. Jeg tror, det var hr. Arne Melchior, der sagde – eller også var det hr. Ikast, eller hvem det nu var – at man ikke kunne få DSB til at skrive under på, at motorvejsbroen var tåbelig. Nej, det kan man naturligvis ikke, for man har bagbundet dem. Det ved hr. Ikast også godt, så det var ren lumpenhed at sige det til dem.

Men hvis man går til samtlige transportøkonomer i det her land, så siger de: Det tidsinterval, man har mellem jernbanen og motorvejen, er for kort til, at det overhovedet kan blive til noget som helst fornuftigt. Det giver ingenting. Det viser sig også, at når man konfronterer f.eks. konservative – der er nogle, der er en anelse mere artikulerede end hr. Ikast – og trafikministeren med transportøkonomer, så kommer de på et eller andet tidspunkt til at erkende, at det her går galt.

[Margrete Auken]

Det, man så kan håbe der vil ske, er, at Socialdemokraterne og De Radikale, måske også Venstre, vil sikre, at vi i hvert fald ikke kommer til at hænge med en halv motorvejsbro, vi ikke kan komme videre med. Det har vi ikke drøftet ret meget i dag, men sagen er, at højbroen er der ikke blevet rørt ved siden 1987. Jeg har spurgt ovre i A/S Storebæltsforbindelsen, om jeg måtte se, hvad de havde om højbroen, og jeg fik deres farveladetekning fra 1987 og fik at vide, at det var, hvad de havde.

Det ville være gavnligt, om man i hvert fald lavede Vestbroen på en sådan måde, at man ikke tvang sig selv til, hvis det pludselig teknisk eller økonomisk viste sig, at man ikke kunne få højbroen, at nøjes med en halv højbro og en halv motorvej. Det er ikke det samme som at sige, at man på forhånd afskærer sig fra at laveden, men det er spørgsmålet om, hvordan man vælger konstruktionen i det her forløb.

Så meget kan de dér konservative i deres bilfanatisme vel ikke klemme jer, at de oven i købet vil mene, det er et monument over deres egen storslåethed, hvis der engang hænger en halv motorvej. Det var deres sejr i dansk transportpolitik. Det var en halv motorvej og så ingen veje omkring Herning og tomme veje i Nordjylland.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Udvalget om Offentlige Arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 31. januar 1989 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvide til den i salen opslåede dagsorden.

Angående Folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge skal jeg henvide til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 13.18
