

[Elisabeth Bruun Olesen]

de offentlige transportmidler, i alle tilfælde hvis man kører to sammen.

Også hvad godstrafikken angår ønsker vi den kollektiviseret, det vil sige, vi ønsker den op på skinnerne. Det er ressourcemæssigt mere fordelagtigt, og det er lettere at kontrollere, at miljøkravene opfyldes.

I den sammenhæng er det måske uretfærdigt, at der især fokuseres på DSBs støj – og ikke så meget på vejtrafikkens – og på DSBs fejl og mangler i forbindelse med transport af farligt gods, men vi mener, at DSB selv er skyld i det. Hvad problemer med transport af farligt gods og debatten om forholdene ved Vordingborg og Rødby stationer angår, kom DSB med fejlagtige oplysninger og bagatelliserede problemerne. Det var uklogt. Beredskabet skal selvfølgelig styrkes, og reglerne for transport af farlige stoffer og gods skal forbedres, men det gælder selvfølgelig ikke blot DSB, det gælder også vejtransporten.

Når vi taler om støj, vil jeg føje et par ord om DanLink ind. Når VS taler om at fremme den kollektive trafik, vil vi i samme åndedrag pointere, at det ikke skal være på DanLink-måden. Vi tager afstand fra, at transitgods fra hovedsagelig Sverige skal fragtes ind gennem Københavns tæt befolkede områder og støjforurene med det resultat, at mennesker langs banen skal leve indespærret bag vinduer hele året rundt uden mulighed for at bruge de altaner, de måtte have. At bo på en sådan måde er simpelt hen ikke at leve et ordentligt liv. Det havde været mere naturligt at fragte godset uden om København. Her var beboernes trivsel vigtigere for VS end indtægter til DSB.

Så kommer argumentet med det samme om, at så ville bilerne blot have kørt igennem. Dertil vil jeg sige, at det ikke er et valg mellem pest og kolera, det er et ønske om at bekæmpe begge dele, altså også tung biltrafik ind gennem København.

VS er tilhænger af den faste forbindelse i den udformning, som Nyboe Andersen-rapporten kom frem til om en biltogstunnel. I den rapport tog man endegyldigt afstand fra tidligere tiders forkromede bromodeller. Nye beregninger viste, at en fast forbindelse var rentabel, så en modstand mod en fast forbindelse ikke længere kunne baseres på økonomi. Det er faktisk dyrere at fortsætte med færgedrift end at bygge en fast forbindelse.

En fast forbindelse, hvor man især tilgodeser den kollektive trafik, er netop den måde, man kan få gods og mennesker fra private biler over i den kollektive trafik på. Derfor går vi ind for en biltogstunnel, og vi synes, at første etape i aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet er helt fin, mens vi tager afstand fra anden etape. Den synes vi faktisk både er molboagtig og dyr. Vi ved selvfølgelig godt, at det molboagtige afspejler et politisk forlig mellem partier, der ønsker at fremme den private trafik, og partier, der ønsker at fremme den kollektive trafik. Det bærer aftalen selvfølgelig præg af i al sin absurditet.

Efter vores mening skal jernbaneetapen ikke udbygges med en etape for biler, men med mulighed for en biltogsudbygning, hvilket i øvrigt ville være langt, langt billigere end den aftalte model.

Så er der hele den diskussion om, hvem der render fra hvad hvornår. Det er vel ikke et spørgsmål om at rende fra nogle ting. Det er også et spørgsmål om, at nogle mennesker ind imellem kan blive klogere, og det, at man i 1992–93 er klogere, end man var i 1987, skal vel ikke betyde, at man krampagtigt holder fast i noget, tiden er løbet fra, og som man ved en vurdering, der er anderledes, kan se er mere fornuftigt.

Det var Jens Otto Krag, der engang sagde, at man havde et standpunkt, til man tog et nyt. Dengang blev han gjort meget til grin. Det var faktisk ret klogt. VS har taget et nyt standpunkt om den faste forbindelse, efter at nye beregninger har vist, at den var mere rentabel og mere fornuftig.

En biltogstunnel vil kunne udkonkurrere godstransporten på landevejene, og samtidig vil den kunne udkonkurrere megen indenrigsflyvning, hvilket vil betyde mindre energiforbrug, mindre forurening osv.

Når jeg nu har talt så meget om den faste forbindelse, som jeg mener kan bruges målrettet i en politik, der vil have den kollektive trafik prioriteret, skal jeg selvfølgelig for en ordens skyld pointere, at det er afgørende, at der ikke sker skader på miljøet.

Til slut blot et par ord om luftfarten. Vi går ind for en forlænget koncessionsaftale med SAS, men hvad ideerne om at udbygge den københavnske indenrigsgård angår, er vi imod det simpelt hen. Vi mener, det er spildte kroner. Det er ret fjollet for at glæde det