

[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