

[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. Risø-rapporten 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 tredjebehandlede 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