

[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.