

[Margrete Auken]

løsninger igennem, og derfor må vi selv i gang nu.

Men det skal gå stærkt, for fremmer vi ikke den ene løsning, kommer vi passivt til at underbygge den modsatte. Vi kan ligefrem blokere for den miljørigtige udvikling af transportsektoren.

I Frankrig og Vesttyskland er man i fuld gang med at udbygge og forbedre jernbanerne, så de kan klare det moderne samfunds transportbehov på en miljø- og energirigtig måde. Det er naturligvis kombitransporter, man satser på til godset. Det bør enhver gøre. Men det kræver investeringer, ordentlig satsning, ellers vil vejtransporternes smidighed og præcision og flytransporternes hurtighed udkonkurrere jernbanerne.

Meget tyder desværre på, at vore jernbaneinvesteringer bliver helt utilstrækkelige, i hvert fald til at klare erhvervslivets behov for hurtige og præcise leverancer. En advarsel har vi allerede tydeligt fået med Deutsche Bundesbahns og for den sags skyld også Statens Järnvägers planer om at bygge jernbanen over Femern Bælt. Og vi skal ikke tro, at vi har ret meget at skulle have sagt. Siger vi nej til den, går godstrafikken helt uden om Danmark, f.eks. over Trelleborg-Travemünde. Deutsche Bundesbahn har indtil videre været særdeles uvillig til at modernisere sin jernbané mellem Hamburg og Padborg, og man forstår godt Deutsche Bundesbahn. Med beslutningen om at banke en urentabel og trafikpolitisk reaktionær motorvejsbro oven i jernbanen over Storebælt har man givet et signal om, at man ikke vil give jernbanen den konkurrencefordel, den skal have for at klare sig, for den skal konkurrere med en dødssyg motorvejsbro, som der kommer til at gå megen prestige i at få reddet økonomisk.

Men uden den nødvendige økonomiske satsning på jernbanen bliver omvejen for det skandinaviske transitgods over Fyn og Jylland simpelt hen tåbelig, både for det øvrige Skandinavien og for Vesttyskland. Derfor vil man naturligvis vælge den hurtigste vej og den, hvor man har mulighed for selv at sikre materiellet. Og hvis Danmark siger nej eller tøver med jernbanen over Øresund eller begge dele, ja, så gør man det da bare helt selv. De svenske baner vil hellere end gerne beholde trafikken hjemme hos sig.

Taktikken er nu ikke klog, hverken for Norden eller for Nordtyskland. Kun ved at lave et sammenhængende og velfungerende jernbanesystem, der også fungerer regionalt nordisk, har man en chance for at komme ind i en god cirkel med at overføre gods fra vej til bane og derigennem skabe økonomi til den virkelige udbygning.

Ligesom det ikke vil være smart for Danmark at gå glip af transitgodset på jernbanerne, simpelt hen fordi det er at gå glip af solide indtægter til disse jernbaner, så er det heller ikke klogt at lade være med at styre hele den nordiske regionale udvikling af transporterne – noget, som vi ellers i Danmark kan, fordi vi er placeret ved sund og bælt og har fremragende muligheder for at styre udviklingen.

Denne interesse i et velfungerende nordisk jernbanesystem deler vi i øvrigt med toppen af Gyllenhammargruppen, som er meget opmærksom på den problematik, jeg her har beskrevet. Den er det ganske vist af erhvervspolitiske grunde mere end af miljømæssige, men det kan jo være lige meget, hvis resultatet bliver det samme.

Men alt dette mister vi chancen for at få, hvis vi træffer de forkerte beslutninger eller – hvad der er større fare for – lader inertien i det nuværende trafiksystem træffe dem for os. Og så sker der det, at Danmark eller i hvert fald Fyn og Jylland – men dem er trafikministeren jo også ligeglad med – bliver en motorvejsblindtarm på det europæiske højhastighedsbanesystem. Og mulighederne for at bryde med denne ulykkelige situation bliver meget hurtigt væk i økonomisk uoverkommelighed og i privatbilismens dominans over såvel befolkning som politikere.

Derfor må regeringen ind nu og vurdere og handle i samsvar med den miljøbevidsthed, den så smukt lagde for dagen med sin handlingsplan for miljø og udvikling. Det kan grueligt hurtigt blive for sent, og de besparelser, den truer DSB med, er det modsatte af, hvad vi har brug for nu. De er simpelt hen en katastrofe.

Mindre katastrofalt er det måske, at man slytter de andre initiativer, især dem, der drejer sig om bytrafikken. Her vil der ikke være noget anlægsmæssigt i vejen for at vente, men dybt uansvarligt vil det alligevel være både for byernes sundhed og for de nødvendige udbygninger af alternativer, først og fremmest den, der handler