

[Margrete Auken]

hvad aktiviteten består i, ud over at man altså nu har sendt ministeren ud at rejse. Hvad har man med i lommen, hvad tilbyder man for at få Danmark koblet ind? De andre er ikke specielt interesseret i os, de er interesseret i at få sammenkoblet den norsk-svensk-finske trafik nedover, og de er endnu mere interesseret i at forbedre forbindelserne sydover og østover. Det er de meldinger, der kommer i øjeblikket.

Danmark får ikke det her af sig selv, og derfor er det ganske forstemmende, at hovedpointen i min indledningstale ikke har fået lov til at spille en meget større rolle i denne debat. Det lå også helt klart både i vores forespørgsel og i det dagsordensforslag, vi er kommet med, som ligger helt inden for lovens rammer. Undskyldningen om, at man ikke kan lave en undersøgelse, fordi det er et aktieselskab, har hr. Arne Melchior gjort meget klart rede for; selvfølgelig kan man det. Jeg ved ikke, om man tror, man kan tage modet helt fra os.

Det kan da godt være, at den samlede udvikling kommer til at gå så langsomt, at vi ikke får taget alt for mange forkerte skridt og derfor kan nå at gøre det rigtige. Men det er altså sådan i denne sag, at gale skridt har katastrofale følger. Når man laver transportudvikling, så er det sådan, at man udvikler på meget lang sigt, og hvis man begynder at arbejde i den gale retning, er det kolossalt svært at få drejet det i den rigtige retning.

Jeg kunne høre på debatten i dag, at meget få herinde egentlig er klar over, hvordan trafiksituationen udvikler sig i Europa. Jeg er stadig væk helt enig med hr. Arne Melchior i, at det ikke er lykkedes Deutsche Bundesbahn at få en markedsandel. Jeg gav i mit korte svar til hr. Arne Melchior den forklaring, som jeg er blevet bekendt med ved at snakke med ledende folk fra det nordiske erhvervsliv, om, hvorfor det går, som det gør i øjeblikket. Man er meget bekymret over, at man ikke har en samlet nordisk indsats for at få samarbejdet jernbaneselskaberne, så de kan gå ind på dette transport-køber/sælgermarked og komme med nogle ordentlige tilbud.

Derudover er det givetvis rigtigt, at trafikmiljø sagen ikke er blevet en folkesag endnu, den er først lige ved at trænge ind. Den stod ganske vist i regeringens handlingsplan, men man har jo fornemmelsen af, at ikke engang regeringen har læst den handlingsplan, og den er ikke

trængt ind. Derfor er det udelukkende trafik-tætheden i Vesttyskland, der i øjeblikket præsenterer en anden udvikling igennem.

Når jeg trak Sverige frem, var det, fordi der faktisk findes meget fremsynede erhvervsfolk. Det var faktisk Pehr Gyllenhammar, der for nylig sagde, at vi måtte gøre noget ved bilismen i byerne. Det var også Pehr Gyllenhammar og Percy Barnevik, der i forgårs sagde, at nu skulle den kollektive transport styrkes, og det var ikke af blødsødenhed, det var ikke af sentimentale hensigter om, at alle skal have lige muligheder og alt det dér, det var, fordi erhvervslivet har behårdt brug for det, behårdt.

Det er måske det makabreste i denne sag, at det, vi får igen for vores dårlige måde at håndtere sagen på, er stagnation. Og det er ikke en stagnation, der passer den miljødudvikling, jeg går ind for, det er en stagnation, der fører mod kaos og en almindelig nedgang i det hele.

Det er derfor, det er vigtigt, at vi får den her transportpolitik i gang. Derfor burde vi i Danmark, hvor vi endnu ikke har trafiktætheden – vi har jo gode motorveje i Danmark, vi har god plads på dem, meget bedre plads end i resten af Europa – føre an og sige: Hvordan satser vi aktivt på at få et jernbanesystem, som kan leve op til kravene? Ikke alene de mål, vi har sat os selv i f.eks. vores Brundtlandhandlingsplan, hvorefter vi jo skal halvere energiforbruget og skal have gjort noget ved forureningen, men også de krav, som kommer, hvis man forestiller sig, at vi skal have et moderne system, hvor vi har alle transporterne ude i transportnettet. Hvordan kan vi ved politisk indsigt komme til at tage de her skridt, før vi er presset ud i smadderet, sådan som man er i Vesttyskland, hvor de bliver tvunget til det på et eller andet tidspunkt, hvis ikke de skal fordoble deres motorvejsnet, og det gør de ikke?

Lad mig i al sørgmodighed sige, at jeg håber, at dansk erhvervsliv og dansk fagbevægelse og andre har lidt mere ild i sig end denne forsamlings store flertal.

Søgaard (S):

Jeg vil gerne sige til hr. Svend Heiselberg, at det er vistnok rigtigt, at jeg kom til at sige forkert med hensyn til antal tons på de vejdragere, der skal lægges i forbindelse med den øvrige del af Vestbroen, og at det ikke er 6 t, men det rigtige er 5.800 t. Men det var jo en rigtig Heiselberg, så jeg går ud fra, at den blev godtaget.