

[Margrete Auken]

Folketinget husker den strålende plan, man lavede i Finansministeriet om samspillet mellem offentlige indkøb og den private produktion.

Jeg ved godt, at manovre i Finansministeriet glemte at offentliggøre den, sådan at vi måtte holde pressemøde i SF, men jeg er da klar over, at det pressemøde, vi holdt i SF om den plan, gav genklang, og at det i hvert fald ikke er finansministerens skyld, at de gode ideer ikke blev omsat til handlingsplaner, for det var faktisk sådan, at den industripolitik, der var til at skimte dér, gik meget langt ind i det, som jeg ved at også De Radikale gerne vil have med hensyn til den i industripolitikken integrerede miljøpolitik.

Nu er det, som om alt er glemt, og vi vil gerne sende et eksemplar af den rapport til både finansministeren, industriministeren, arbejdsministeren og miljøministeren og bede om, at man tager fat på den igen.

Så er der energipolitikken, og det er jo godt, at ikke alt er gråt og jammer.

Jeg synes, der er sket nogle gode ting med hensyn til energipolitikken – den ros skal regeringen have – og så har jeg egentlig lyst til at stoppe her, når man nu en gang imellem kunne sige noget pænt.

Men det sørgelige er trods alt, at det må med, netop fordi vi har så travlt, at det endnu ikke er lykkedes at få industrien til at tage vores energi-problemer alvorligt.

Jeg vil ikke sige, at det blokeres i regeringen, jeg vil bare sige, at det endnu ikke er lykkedes. Mens vi lige har fået resultatet af nogle undersøgelser, som viser, at befolkningen faktisk er begyndt at spare igen, er der ingenting sket inden for industrien, og det er klart, at vi ikke kan blive ved med at holde liv i befolkningens lyst til at gøre noget ved energien, hvis den har en fornemmelse af, at den store nabo ved siden af hælder al varmen ud til pipfuglene.

Ellers skal jeg ikke sige onde ting om det. Det skal jeg derimod om et af de tungeste af alle områderne, nemlig trafikpolitikken.

Trafikken er en af de væsentligste bidragsydere til forureningen, trafikken er en af de største energiforbrugere, og trafikken er et af de steder, hvor forbruget stiger og stiger, og hvor forureningen gør det samme. Men her er det sådan, at de ting, der sker i Danmark, ikke alene er en tøven, er en sætten i stå, men de går direkte den gale vej, og de går den gale vej på den alarme-

rende måde, at de blokerer for, at vi reelt kan foretage os noget som helst.

Det er ikke sådan, at man siger: O.k., det her var et tilbageskridt, men om 2 år gør vi det godt igen, nej, faktisk er vi i færd med nu at ødelægge vores muligheder for at lave en bæredygtig transport- og trafikpolitik.

Jeg tror ikke, at nogen af dem, der har hørt efter, er i tvivl om, at jeg her tænker på det ikke særlig hensigtsmæssige i at bygge to faste forbindelser på Storebælt, når én faktisk er mere end rigelig, og det er især ikke særlig hensigtsmæssigt, når vi nu faktisk er ved at lave en miljørigtig, energirigtig og transportpolitisk temmelig intelligent forbindelse, at vi så ødelægger den ved oven i den at anbringe en dyr, gammel-dags og fuldstændig, også ud fra et bilistsynspunkt, overflødig motorvej til et eller andet antal milliarder – skal vi sige 10 plus renter – og den eneste grund til, at det går igennem, er jo, at der er en statsgaranti – det er det liberale Venstre, der sørger for, at »far stat« står bagved og holder hånd om, så det aldrig kan gå helt galt. Far stat er jo altid på plads med Venstre i spidsen, når det gælder de rigtig store investeringer; når man er helt sikker på, at det går galt, har vi far stat til at sørge for det. Derfor er der ingen grund til at være særlig tryk ved, hvad der kommer til at ske på dette område.

Vi har allerede nu set, at den dér motorvej har sat alt, hvad der hedder cykelstibygning, i stå. Det har vi fået svar på fra Vejdirektoratet. Den er i fuld gang. Og vi kan gå ud fra, at Vejdirektoratet heller ikke får råd til at lave sortpletarbejder. Begge dele hænger sammen med en energirigtig og miljørigtig transportpolitik, for hvis folk ikke tør cykle, fordi de bliver kørt over eller vælter i hullerne i vejene, ja, så gør de det jo ikke.

Tilsvarende kommer vi til at se, at det, jeg selvfølgelig synes er det alvorligste – for det andet kan vi reparere på – er, at vi ødelægger mulighederne for at få et godt jernbanesystem i Danmark. Jeg tror, vi får et nogenlunde persontransportsystem, men vi får ikke et godt godsbanesystem. Svenskerne er allerede i fuld gang med at sige, at de da ikke vil ud at køre på de dér forbi-tret dyre jernbaner, vi skal lave på Storebælt. Det kan godt være, at svenskerne har andre grunde, det skal jeg såmænd ikke bestride, men nu har de i hvert fald fået et smad-dergodt argument for ikke at ville satse på at