

[Margrete Auken]

Mislykkes vi her, ja, så er vi mislykkedes med vores Brundtlandstrategi på et af de helt afgørende punkter: trafikken. Den er en af de tunge sektorer, når det gælder energiforbrug og forurening, og problemerne vokser. De kan kun løses, hvis man lykkes med at gribe ind i selve trafikstrukturen. Dette er SF's politik, men det er også både den svenske og den danske regerings politik, så det burde jo være en smal sag at komme i gang med problemerne.

Debatten om den faste forbindelse på Øresund viser imidlertid, at miljøargumenterne spiller en ringe rolle, når det kommer til stykket. Den svenske regering har tydeligvis glemt alt, hvad den har sagt og skrevet om trafikken og miljøet, når den er så fikseret på motorvejsbroen, at den oven i købet tvinger de danske Socialdemokrater ud i det, som næsten er en gang ætervaderi – i hvert fald i sammenligning med de meget klare meldinger, Socialdemokraterne er kommet med indtil for et par dage siden.

Det har på den baggrund været mig en lykke at kunne rette det, jeg har skrevet om regeringens udspil – ikke fordi jeg har været lige henrykt for alle indlæggene, men jeg må sige, at De Radikales indsats i dag har gjort, at der virkelig er grund til at være meget optimistisk med, hvordan vi kommer videre med disse ting, og jeg synes ikke, at Socialdemokraterne skulle lade denne gode lejlighed til, at vi får gennemført det, som også er Socialdemokraternes politik, gå fra sig. Selv om I er mast af storebror derovre – man skal ikke lade sig mase af sin storebror – skal I glæde jer over, at I kan komme igennem med politikken nu.

Hvis vi bliver ved med at køre videre i denne ligegyldighed med miljøet, bliver det ikke bare galt for miljøet, men faktisk også for erhvervs politikken. Hvis de erhvervspolitiske grunde havde fået overtaget, havde vi hørt en helt anden argumentation. Jeg har tidligere i debatten gjort opmærksom på, at de nordiske industrier har brug for jernbanerne til kontinentet. Trafiktætheden på de centrale europæiske veje er nu så stor, at udviklingen i trafikken er fra køkørsel til kaos. Også luftrummet er overbelastet. Derfor skal der alternativer til.

Jeg kan ikke på den korte tid, jeg har, komme ind på en grundig analyse af alternativerne og problemerne med at gennemføre dem, men blot konstatere, at får vi ikke et nordisk jernbanesys-

tem til at fungere, bliver vi – og det er Danmark såvel som resten af Norden – en motorvejsblindtarm på det europæiske system. Det bliver dyrt at blokere det for industrien og dens krav til højeffektive transport, og det er derfor, og ikke fordi der pludselig er gået en miljødille i Gyllenhammar, at de mest kompetente inden for industrien forlanger jernbanen. Det har som sagt Volvo, det har Asean Brown Boveri bedt om, og de har oven i købet forlangt af den svenske regering, at de skal komme op på omkring et halvt hundrede milliarder kroner i investeringer i jernbaner i de næste 10 år.

Hvis vi gør det ordentligt, og hvis vi kommer i gang med nogle forhandlinger også om jernbanetransportpriser med Sverige og Norge og Finland, bliver det attraktivt for jernbanerne og for industrien også at bruge de danske jernbaner i Jylland og på Fyn. Industriens valg af transport er pris og kvalitet og præcision, så spiller 1-2 timers længere transporttid mindre rolle på de store afstande. Sloganet hedder: Just in time. Det hedder ikke: Just in short time.

Den svenske regering vil have motorvejsbro, men det er ikke særlig begavet. Så vidt jeg kan høre, skyldes det, at mange svenskere – deriblandt de fleste i regeringen – har svært ved at tro, at en svensker uden en bil er en rigtig svensker. Men det får nu ikke hjælpe, motorvejsbroen er en økonomisk umulighed. Biler i transit mellem Sverige og Vesttyskland vil køre ad Helsingør-Helsingborg og Rødby-Puttgarten under alle omstændigheder. Motorvejsbroerne, og det gælder både Storebælt og Øresund, er rent lokale veje, som intet har med international trafik at gøre.

Men regionalt da? Vi var inde på det i det forrige indlæg. Ja, det er altså en anden vigtig årsag til den faste forbindelse, at vi må se at få skabt et samarbejde mellem Københavns og Malmøs regioner. Det er i øjeblikket på et nulpunkt. Ingen steder i Norden er to naboregioner så isoleret fra hinanden som disse to, og det er både kulturelt og erhvervs politisk en katastrofe. Men heller ikke til det formål behøves motorvejen, her er det igen jernbanen, der er afgørende. Vi skal have en centrum-centrum-forbindelse. Det vil være både for dyrt og for tidrøvende og for besværligt at slæbe biler med under Sundet. Skulle der så ad åre udvikle sig en rigtig intens trafik mellem regionerne, kan vi måske lave en biltogsforbindelse, hvis vi me-