

[Margrete Auken]

ner, at vi har klaret bytrafikproblemerne til den tid og også kan løse parkeringsproblemet.

Hvis miljø-Sverige og grønne Danmark skal tage sig selv og sine mange erklæringer alvorligt, skal de omgående stoppe al kævlet om den motorvej og se at komme i gang med at binde vores jernbanenet sammen fysisk såvel som organisatorisk.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Nu havde jeg egentlig besluttet med mig selv, at jeg ikke ville diskutere med fru Margrete Auken i dag igen, for vi har jo gjort det mange gange i årenes løb. Hun kan ikke finde ud af, at disse køretøjer med et hjul i hvert hjørne har nogle og firs procent af al godstransport. DSB gør en stor og god indsats med at transportere gods, men de når ikke mere end op på højst 20 pct. Selv på det højeste niveau kommer jernbanerne i Tyskland, Danmark og Sverige kun op på 25 pct. Man kan ikke tillade sig at være så enøjet, at man kun tager det ene transportmiddel, som oven i købet er lillebroen. Der er intet i fremtiden, der tyder på, at det bliver forandret. Det er i hvert fald kun med små brøker og ikke mere.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er meget bearbet over, at hr. Ikast alligevel nedlod sig til debat, og jeg skal så ikke undlade at svare. Hr. Ikast har fuldstændig ret. Det er oven i købet værre, end hr. Ikast beskriver det. Jeg tror ikke, markedsandelen er så høj, som hr. Ikast siger, og efter al sandsynlighed vil vi have i det fuldstændige kaos. Det er derfor, at Pehr Gyllenhammar pludselig er kommet på mit parti. Det er ikke, fordi han er blevet socialist, det tror jeg ikke, men det er, fordi han skal have sin industri og sin transport til at fungere. Så er han lidt mere fremsynet – og det er ikke for at fornærme hr. Ikast, jeg siger det – end hr. Ikast. Når han ser, hvad der i øjeblikket sker i det centraleuropæiske system – og det burde hr. Ikast også kunne se, tag ned og kig på de tyske veje! – har Vesttyskland to muligheder. Den ene er at fordoble motorvejssystemet. Er det dét, hr. Ikast vil foreslå vesttyskerne at gøre? Det gør de ikke. Den anden mulighed er jernbanerne. Selv i Vesttyskland kommer det til i første omgang at gå galt, fordi jernbaneselskaberne er så jammerligt organiseret.

Det er et problem, som skal løses. Derfor har EF-Kommissionen også spillet ud med et forslag om en samordning af jernbaneorganisationerne. Det, som så er problemet for Norden, er, at trafikæthedsproblemet dannede slet ikke ligner det i Norden. Vi har masser af kapacitet på vores veje. Det er en af grundene til, at Pehr Gyllenhammar ikke gider slås for de dér veje; han har dem jo stort set. Vi har masser af kapacitet, men vi kan ikke komme ind i det europæiske system. Derudover bliver vi belagt med køre-hviletids bestemmelser, som er meget dyre – de er nemlig lavet i Holland og Belgien til ære for hollændere og belgiere og ikke til ære for nordmænd og grækere – og derudover kommer der garanteret afgifter på transporter. Det ved Gyllenhammar, for han er nødt til at tænke også med sin pengepung en gang imellem og ikke kun med sine fordomme som hr. Ikast. Derfor forlanger han nu, at der skal gøres noget overordnet med organiseringen af disse jernbaner. Derfor kom udspillet fra ScanLink om kombi-transporter, og derfor er Gyllenhammar nu om ikke meldt ind i SF, så i hvert fald blevet min bedste allierede i denne sag.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Nu læser jeg også, hvad hr. Gyllenhammar udtaler sig om, og fru Margrete Auken glemmer noget meget principielt. Hr. Gyllenhammar anbefaler kombi-transporter som fremtidens løsning, men han har aldrig sagt, at man ikke skulle benytte landevejene.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Fru Margrete Auken, og det må nok blive for en sidste kort bemærkning i denne omgang.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hr. Gyllenhammar har aldrig sagt, at han ikke ville køre på vejene. Det har jeg heller ikke. Hvis nu hr. Ikast havde hørt efter, ville han have hørt, at det var ikke det, der blev sagt. Der blev sagt, at vi skal have jernbanealternativet, og så har vi altså ikke hverken i Sverige eller i Danmark råd til store dobbeltanlæg, når vi kan klare os med ét anlæg. Vi behøver kun én forbindelse på Storebælt, vi behøver kun én forbindelse på Øresund. På Storebælt laver vi det