

[Margrete Auken]

hvor det oven i købet er sådan, at de danske myndigheder siger, at nu vil de holde helt ro om sagen, så svenskerne ikke får vrøvl. Jeg håber meget, at vi får miljøministeren til at sige, at det skal i hvert fald ikke være nemmere at benytte sig af internationalt farvand og sejle igennem med MOX-brændsel. MOX-brændsel er ikke bare almindeligt reaktorbrændsel. Det er tilsat plutonium. Det er noget virkeligt stads, som nu kommer igennem Skagerrak, Kattegat, Storebælt eller Øresund, bare fordi der skal være fred i Vesttyskland og i Sverige. Jeg tror, at miljøministeren vil vise sig her som en, der virkelig er på sin gamle linie, og jeg håber, at jeg også får et positivt tilsagn om det nu.

Men så kommer måske nok den værste af alle sagerne. Der var i statsministerens åbningstale nogle flotte formuleringer om Brundtlandkommissionen. Vi har lige hørt fru Marianne Jelved fra Det Radikale Venstre give skruen lige et par omdrejninger til, og hvor man understreger betydningen af, at man nu lever op til Brundtlandkommissionens krav om at få halveret energiforbruget i løbet af de næste 40-50 år.

Ja tak, godmorgen, hvad gør man? Det stik modsatte. I øjeblikket lægger man oven i den jernbaneforbindelse på Storebælt motorvejen. Og i og med at man lægger motorvejen, er man fuldstændig ikke bare til grin, men laver en skandale. Sagen er nemlig, at man kan argumentere og bør argumentere godt for jernbanen, fordi den faktisk vil spare en forfærdelig masse energi. Vi tror, vi kommer helt ned på en trettendedel af energiforbruget i forhold til færgerne.

Hvad siger miljøministeren i et af svarene til os her forleden dag i Miljøudvalget? At med den valgte løsning elimineres den besparelse. Jeg kan betro miljøministeren, at det bliver værre. Det er sådan, at inden for de næste 40 år tyder alt på, at transporterne vil stige med op imod 100 pct. Hele denne stigning vil ligge på vejene, når man anbringer en motorvej hen over Storebælt oven i jernbanen.

Logikken er altså ganske simpel, og jeg ved godt, at der er også mennesker i Socialdemokratiet, der tror, at de kan redde den ved at sige: Vi styrer det alligevel ved, at vi lægger nogle flere afgifter ind. Vi gør et eller andet, så vi får flyttet trafikken over. Jeg tror ikke på det. Sagen er nemlig, at hvis vi skal have finansieret motorvejen, skal der meget vejtrafik ind over den, ellers

så går det galt. Altså, hvis det går godt, så går det galt. Og hvis det går galt, så går det meget galt. Det er på en eller anden måde en temmelig jammerlig situation at have anbragt sig selv i.

For lige at give det et ekstra tryk, så er det jo sådan, at hvis man ser på Hoff & Overgaard's beregninger på, hvordan man skal få finansieret den motorvej, så kommer halvdelen af indtægterne fra godstransporter. Jamen det er jo det samme som at sige, at DSB ikke må få succes med at udbygge et godt godssystem. For hvis DSB får lavet et godt godssystem, går det ud over rentabiliteten på vejdelene af Storebælt.

Med den trafikpolitik – eller mangel på samme – vi har i dette land, er det ganske forudsigeligt, hvad der kommer til at ske: man laver klatløsninger, man bygger småstykker af en motorvej, og man begynder oven i købet – det er jo en del af det dér gribende forlig – at anlægge motorveje oppe i Nordjylland, hvor trafikken vistnok er noget i retning af halvdelen af, hvad den er på Isterødvejen. Mig bekendt er der ikke nogen, der drømmer om at lave motorvej på Isterødvej, men nu anlægger man altså motorveje oppe i Nordjylland. Hvis det så havde været i Herning, i Esbjerg eller et af de steder, hvor der er trængsel, men af grunde, som ikke egner sig til at blive refereret fra denne talerstol, kommer den altså til at ligge deroppe. Det siger denne løsning, og det vil sige, at hele satsningen bliver en vejsatsning.

Derfor er det gribende at høre Det Radikale Venstre, at høre regeringen og at høre Socialdemokratiet tale om, at vi skal styrke den kollektive trafik, når det, man faktisk gør, er det stik modsatte. For uanset hvordan vi vender og drejer det, bliver resultatet et kraftigt stigende energiforbrug på en af de helt tunge sider. Det, der hedder transporter, er jo ikke en lille del af landets energiforbrug, det er en meget stor del.

Nu er Det Radikale Venstre altså med til at sørge for, at den dér jammerlige motorvej går igennem. Vi havde et håb om, at der ville ske et eller andet, da Det Radikale Venstre kom i regeringen. Jeg erindrer da et glimrende samarbejde med De Radikales daværende trafikpolitiske ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, som var virkelig opsat på dette her. Man hvad sker der? Man møder hr. Bilgrav-Nielsen som et menneske, der som energiminister er viklet ind i hæfteplaster hele vejen ned, sådan at han hverken kan røre sig eller sige noget. På den måde får