

[Lone Dybkjær]

Danmark. Det er jo ikke Sverige, der på denne måde får et miljøproblem, det er Danmark. Derfor forstår jeg ikke, at det danske socialdemokrati ikke kunne indtage en selvstændig holdning i denne sag og ikke bare tilslutte sig svenske socialdemokrater. Jeg synes, at der her helt klart ligesom på andre punkter er en forskel imellem interesserne, og jeg synes, det havde været rart, hvis det var kommet til udtryk her.

Jeg kan heller ikke forstå den afstandtagen til biltogsløsningen, som der gives udtryk for fra flertallets side. Der er jo ikke nogen, i hvert fald blandt dem, der beskæftiger sig en anelse med miljøet – og her vil jeg så tillade mig at se væk fra bilistpartiet – der er i tvivl om, at biltogsløsningen er fremtidens løsning, når det drejer sig om fjerntrafikken. Jeg mener, det er indiskutabelt, at når det drejer sig om lange afstande, må bilerne op på tog. Af forureningsmæssige og sikkerhedsmæssige grunde kan vi ikke tillade en eksplosion i biltrafikken. Hvis man tillader denne eksplosion i biltrafikken, vil jo – medmindre der sker dramatiske ændringer i den måde, der køres i bil på, bl.a. dramatiske sænkninger af hastigheden – antallet af trafikdødsfald svare til, at der hver uge falder 3-4 jumbojet ned. En sådan udvikling er dog ikke acceptabel. Så der er ingen tvivl om, at også af sikkerhedsmæssige grunde er biltogsløsningen for fjerntrafikken vedkommende, og vi kunne lige så godt med det samme have givet det signal fra dansk side, at det er det, vi ønsker, og det er den måde, vi ser fremtidens trafik på. Under alle omstændigheder vil det blive fremtidens krav.

Så er der spørgsmålet om hele Ørestaden, som er kommet ind i billedet, vel i realiteten efter at HH-forbindelsen er skrinlagt, fordi de to H'er, nemlig Helsingør og Helsingborg, af lokale grunde ikke ønskede en fast forbindelse dér, hvor det oprindeligt så mest naturligt ud. Så er nu regionsudviklingen kommet på tale, og Det Radikale Venstre er også tilhænger af, at der sker en regionsudvikling, og også tilhænger af, at København styrkes. Men det er jo ikke det, diskussionen handler om. Diskussionen handler om, hvorvidt en sådan forbindelse vil medvirke hertil, og jeg vil vove at påstå – det har jeg også sagt ved tidligere lejligheder – at det er der ikke nogen beviser for. Der er ingen beviser for, at trafikforbindelser i sig selv skaber vækst og udvikling; det er muligt, at de i

sammenhæng med andre tiltag kan skabe vækst og udvikling, men i så tilfælde synes jeg, man skulle have vedtaget nogle andre tiltag samtidig, så man kunne se, hvad det indebar, dels økonomisk og dels kulturelt. Det forslag, der har været lagt frem om en Ørestad, tror Det Radikale Venstre ikke meget på i den udformning, det ligger i her.

Spørgsmålet er, hvis der laves en sådan fast forbindelse og det bliver en vejforbindelse og en jernbaneforbindelse, om det vil fremme den regionale vækst. Man kan spørge sig selv, hvor mange mennesker der hver dag vil køre over til en pris af omkring 300 kr. tur-retur, om man virkelig vil tage over til København for at købe ind, for at gå i biografen, i teatret, eller hvad ved jeg. Det tror jeg ikke, og derfor vil der meget hurtigt melde sig det problem, at der er for få mennesker og for lille vækst til at få tingene til at gå op i en højere enhed, og den eneste måde, det økonomisk og kulturelt udviklingsmæssigt kan løses på, er ved, at biltaksterne sættes ned, og så er det, vi får et miljøproblem.

Det er en række af de ting, det simpelt hen ikke har været muligt at få belyst, og som i virkeligheden er det virkelig interessante i debatten. Så jeg mener altså, at flertallet ved at blande alting sammen simpelt hen lægger røgslør over, hvad der er det reelle, nemlig at biltrafikken ikke med de nuværende takster kan finansiere den faste forbindelse, at biltaksterne derfor må sættes ned, og at vi derfor kommer til at stå med en række miljøproblemer i fremtiden.

Så kan man sige, at det er mine påstande, og at det ikke er påstande, flertallet fremsætter. Og det er jo rigtigt; flertallet har nogle andre påstande. Men det er jo derfor, mindretallet så mindeligt har bedt, om vi dog ikke kunne få lov at få vore synspunkter gennemarbejdet, sådan at vi ikke bare havde denne påstand mod påstand-diskussion, der foregår i øjeblikket. Vi har bedt om, at vores forslag bliver gennemarbejdet på en sådan måde – man kan kalde det licitation eller projekter, det er mig underordnet – at der bliver tale om sammenlignelighed. Så kan vi jo se, hvem der har ret, og så kan vi dog træffe en beslutning på et ordentligt grundlag. Denne påstand mod påstand-diskussion er et af kerneproblemerne i denne sag.

Jeg skal slutte med nogle mere principielle betragtninger om dette med den folkelige debat og det politiske demokratiske system. Jeg me-