

[Formanden]

forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Forespørgsel nr. F 20:**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Hvordan vil regeringen sikre, at det, der faktisk sker på transportområdet, ikke direkte modarbejder de mål, regeringen har sat sig i sin handlingsplan for miljø og udvikling, og hvad gør man rent konkret for de forskellige trafikmidler, så Danmark på CEMT-konferencen om trafik og miljø til november kan fremtræde som et land, der tager Brundtlandkommissionens anbefalinger af nedskæring i energiforbruget og formindskelse af luftforureningen alvorligt?«

Af Margrete Auken (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 23/2 89. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/3 89).

Begrundelse**Margrete Auken (SF):**

Transporternes betydning for miljøbelastningen, især luftforureningen, bliver nu klar for flere og flere, men det har knebet med at få den taget alvorligt.

Regeringens handlingsplan for miljø og udvikling var faktisk ret opløftende, fordi regeringen viste sig særdeles bevidst om problemernes art og omfang.

Også skitserne til, hvordan de skulle løses, lå tæt på, hvad SF har fremhævet. SF var da også fuldt af lovord. Men vi havde unægtelig en mistanke om, at problemet var ved at blive begravet i velvilje, i løfter om handlingsplaner, for endelig at blive slutdeponeret i rapporter. Virkningen på den faktiske trafikpolitik ville næppe være til at øjne.

Mistanken blev bekræftet allerede dagen efter, hvor det var umuligt at få regeringen til at sige noget om, hvordan man kobede alle de flotte miljøord på det største projekt, vi har i gang: den faste forbindelse over Storebælt. Men her har man jo hele tiden været angst for sobre analyser, fordi i hvert fald to af forligspartierne har et ligefrem lidenskabeligt forhold til motorvejsbroen og ikke skal risikere dens liv i en ulidenskabelig undersøgelse. Så alle pro-

blemerne blev gemt væk under det gultæppe, der hedder: Der kommer en handlingsplan til næste år.

Så havde vi debatten om miljøafgiften i byerne. Igen kom gultæppet i brug. Det er, som om man overhovedet ikke har tænkt sig at drøfte problemerne, endsiige gøre noget ved dem, før om et år. Imens intensiveres debatten internationalt – og ikke bare debatten, men også den faktiske politik.

Også i Danmark sker der noget inden for trafikpolitikken, men det sker helt uden sammenhæng med de fine ord om energi og miljø. Det er, som om ingen i regeringen kerer sig om, hvorvidt det direkte modarbejder regeringens egne erklærede hensigter.

Den fremgangsmåde går altså ikke. Derfor har vi spurgt regeringen, hvordan den vil forhindre, at den direkte modarbejder sig selv på området transport og miljø.

Til november skal der være en konference om transport og miljø i de europæiske trafikministres, altså CEMT's, regi. Det ville jo være skrækkeligt, om Danmark dér bare stod op og sagde, at om et år kommer der en handlingsplan. Sådan vil man naturligvis heller ikke sige. Men så ville det faktisk være spændende, om også Folketinget allerede nu kunne komme til at høre, hvad regeringen har tænkt sig at gøre for at integrere miljøet i trafikpolitikken.

Besvarelse**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg har fundet det noget forbavsende, at der rejses en forespørgselsdebat med dette indhold på nuværende tidspunkt. Det er ikke så længe siden, at vi havde en forespørgselsdebat om regeringens handlingsplan om miljø og udvikling. Og i den forbindelse gjorde jeg rede for, hvad det var hensigten at gøre på transportområdet.

Som det fremgår af handlingsplanen og af mit indlæg under debatten den 26. januar, har regeringen fundet det nødvendigt, at der sker en nærmere vurdering af de forskellige handlingsmuligheder på transportområdet, herunder mulighederne for overflytning af trafik fra den individuelle transport til kollektiv transport. Der er derfor igangsat et udvalgsarbejde, som i løbet af det næste års tid skal munde ud i en konkret handlingsplan på transportområdet.

[Trafikministeren]

Jeg mener ikke, at vi skal foregribe dette arbejde ved på nuværende tidspunkt at komme med udmeldinger om, hvad regeringen agter at gøre eller ikke gøre i denne sammenhæng. Det vil ske på baggrund af de vurderinger, som udvalget lægger frem.

Jeg vil gerne understrege, at udvalgets opgave dækker et meget bredt spektrum af handlingsmuligheder, således at der kan etableres et solidt grundlag for regeringens beslutninger.

For god ordens skyld vil jeg dog gerne sige, at der ikke skal herske tvivl om, at de hovedsynspunkter, der indgår i regeringens handlingsplan for miljø og udvikling, fortsat skal danne grundlag for det igangsatte arbejde og for de beslutninger, som nødvendigvis må træffes i perioden, indtil udvalgsarbejdet er færdiggjort.

I forespørgslen foretages en sammenkobling mellem regeringens handlingsplan i relation til Brundtlandrapporten og den CEMT-konference om trafik og miljø, som skal afholdes til november. Det er naturligvis også korrekt, at de to ting vedrører samme emne, men jeg vil imidlertid gerne understrege, at CEMT-konferencen er besluttet for lang tid siden og uafhængigt af Brundtlandkommissionens rapport, og at den overordnede tilgang til konferencens emne vil blive trafikpolitisk. Det vil sige, at det på konferencen diskuteres, hvordan samtidens og fremtidens transportbehov kan tilfredsstilles med de færrest mulige negative effekter for det omgivende samfund.

For at forberede konferencen bedst muligt og, såfremt der er basis herfor, finde en fællesnordisk holdning til konferencens form og indhold er der under Nordisk Embedsmandskomite for Transport nedsat en miljøgruppe. Gruppen har – ud over forberedelsesarbejdet – til opgave at opsamle erfaringer på nordisk plan om trafikale effekter på miljøet. Dette erfaringsgrundlag vil så vidt muligt blive indarbejdet i CEMT-konferencen.

De konklusioner, som drages på konferencen, vil naturligvis indgå i vurderingen i udvalget vedrørende trafikhandlingsplanen for miljø og udvikling, men der er ikke tale om, at jeg vil søge udvalgsarbejdet forceret med henblik på CEMT-konferencen, hvilket næppe heller ville være muligt.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Jeg har ikke megen lyst til at takke for, at ministeren på denne mistrøstige måde bekræftede mine værste anelser. Men så må vi andre jo prøve at sige noget sammenhængende om problematikken, når regeringen er ude af stand til det.

Følgerne af trafikens forurening er ganske voldsomme. Trafikken er en af de største bidragydere til luftforureningen og dermed til skaderne på skovene. Og hvad med den øvrige natur, dyrene eller menneskene for den sags skyld? Luftforureningen ødelægger bygninger og kulturmindestårker. Forureningen bæres gennem luften til havet, hvor den f.eks. kommer med det tredjestørste bidrag til nitratforureningen. Det har meget lange udsigter med at nedbringe trafikens energiforbrug og forurening, hvis man ikke griber drastisk ind i selve valget af transportmidler. Ja, bare at fastholde dens nuværende energiforbrug kan blive en sej sag, hævder regeringen selv.

Der er gang i debatten. Det er der i hele Europa, og Danmark er utvivlsomt flot placeret, når det gælder debatten. Hos os er det ikke kun miljøbevægelserne og de grønne politikere, men for et par måneder siden også regeringen selv.

Derimod har vi en mere sjosket placering, når det gælder handlinger. Dem er der derimod kommet gang i andre steder, især i Schweiz og Vesttyskland, men også i Østrig og Frankrig, og tendensen vil givetvis forstærkes. Dels har man i disse lande et ganske alvorligt trafiktæthedsproblem, som tvinger alternative løsninger igennem, dels har man altså også dér en aktiv miljøbevægelse, der har haft bedre held med at skaffe sig gehør blandt de magtfulde politikere.

Det er vel værd at bemærke, at man endnu ikke nogetsteds rigtig har taget fat på energiforbrug i og forurening fra flytrafikken. Når det sker – forhåbentlig snart, for det tiltrænges overmåde – kommer der yderligere skred i det hele. Skal vi komme lykkeligt ind i den udvikling, er vi imidlertid nødt til at gøre noget aktivt.

Kapaciteten på det danske vejnet er betragtelig. Uden de store kaosproblemer kan vi klare den forventede trafikstigning her. Presset fra truende trafiksammenbrud får vi med andre ord næppe til at hjælpe de miljømæssigt rigtige

[Margrete Auken]

løsninger igennem, og derfor må vi selv i gang nu.

Men det skal gå stærkt, for fremmer vi ikke den ene løsning, kommer vi passivt til at underbygge den modsatte. Vi kan ligefrem blokere for den miljørigtige udvikling af transportsektoren.

I Frankrig og Vesttyskland er man i fuld gang med at udbygge og forbedre jernbanerne, så de kan klare det moderne samfunds transportbehov på en miljø- og energirigtig måde. Det er naturligvis kombitransporter, man satses på til godset. Det bør enhver gøre. Men det kræver investeringer, ordentlig satsning, ellers vil vejtransporternes smidighed og præcision og flytransporternes hurtighed udkonkurrere jernbanerne.

Meget tyder desværre på, at vore jernbaneinvesteringer bliver helt utilstrækkelige, i hvert fald til at klare erhvervslivets behov for hurtige og præcise leverancer. En advarsel har vi allerede tydeligt fået med Deutsche Bundesbahns og for den sags skyld også Statens Järnvägers planer om at bygge jernbanen over Femern Bælt. Og vi skal ikke tro, at vi har ret meget at skulle have sagt. Siger vi nej til den, går godstrafikken helt uden om Danmark, f.eks. over Trelleborg-Travemünde. Deutsche Bundesbahn har indtil videre været særdeles uvillig til at modernisere sin jernbané mellem Hamburg og Padborg, og man forstår godt Deutsche Bundesbahn. Med beslutningen om at banke en urentabel og trafikpolitisk reaktionær motorvejsbro oven i jernbanen over Storebælt har man givet et signal om, at man ikke vil give jernbanen den konkurrencefordel, den skal have for at klare sig, for den skal konkurrere med en dødssyg motorvejsbro, som der kommer til at gå megen prestige i at få reddet økonomisk.

Men uden den nødvendige økonomiske satsning på jernbanen bliver omvejen for det skandinaviske transitgods over Fyn og Jylland simpelt hen tåbelig, både for det øvrige Skandinavien og for Vesttyskland. Derfor vil man naturligvis vælge den hurtigste vej og den, hvor man har mulighed for selv at sikre materiellet. Og hvis Danmark siger nej eller tøver med jernbanen over Øresund eller begge dele, ja, så gør man det da bare helt selv. De svenske baner vil hellere end gerne beholde trafikken hjemme hos sig.

Taktikken er nu ikke klog, hverken for Norden eller for Nordtyskland. Kun ved at lave et sammenhængende og velfungerende jernbanesystem, der også fungerer regionalt nordisk, har man en chance for at komme ind i en god cirkel med at overføre gods fra vej til bane og derigennem skabe økonomi til den virkelige udbygning.

Ligesom det ikke vil være smart for Danmark at gå glip af transitgodset på jernbanerne, simpelt hen fordi det er at gå glip af solide indtægter til disse jernbaner, så er det heller ikke klogt at lade være med at styre hele den nordiske regionale udvikling af transporterne – noget, som vi ellers i Danmark kan, fordi vi er placeret ved sund og bælt og har fremragende muligheder for at styre udviklingen.

Denne interesse i et velfungerende nordisk jernbanesystem deler vi i øvrigt med toppen af Gyllenhammargruppen, som er meget opmærksom på den problematik, jeg her har beskrevet. Den er det ganske vist af erhvervspolitiske grunde mere end af miljømæssige, men det kan jo være lige meget, hvis resultatet bliver det samme.

Men alt dette mister vi chancen for at få, hvis vi træffer de forkerte beslutninger eller – hvad der er større fare for – lader inertien i det nuværende trafiksystem træffe dem for os. Og så sker der det, at Danmark eller i hvert fald Fyn og Jylland – men dem er trafikministeren jo også ligeglad med – bliver en motorvejsblindtarm på det europæiske højhastighedsbanesystem. Og mulighederne for at bryde med denne ulykkelige situation bliver meget hurtigt væk i økonomisk uoverkommelighed og i privatbilismens dominans over såvel befolkning som politikere.

Derfor må regeringen ind nu og vurdere og handle i samsvar med den miljøbevidsthed, den så smukt lagde for dagen med sin handlingsplan for miljø og udvikling. Det kan grueligt hurtigt blive for sent, og de besparelser, den truer DSB med, er det modsatte af, hvad vi har brug for nu. De er simpelt hen en katastrofe.

Mindre katastrofalt er det måske, at man slytter de andre initiativer, især dem, der drejer sig om bytrafikken. Her vil der ikke være noget anlægsmæssigt i vejen for at vente, men dybt uansvarligt vil det alligevel være både for byernes sundhed og for de nødvendige udbygninger af alternativer, først og fremmest den, der handler

[Margrete Auken]

om kollektiv trafik og kombinationen af kollektiv trafik og cykler.

Danskerne er faktisk meget motiverede for at gøre en indsats for miljøet, og de har brug for at se steder, hvor deres egen indsats umiddelbart har ordentlig betydning. Det er ikke bare miljø-mæssigt uforsvarligt ikke at benytte sig af det, det er også torskedumt.

Endelig er der vores muligheder for at påvirke den internationale trafikudvikling. Den burde vi gøre meget mere ud af. Det er derfor, vi fra SF's side har ønsket at henlede regeringens opmærksomhed – for en gang imellem har man en fornemmelse af, at den ikke engang har opdaget det – på CEMT-konferencen som et oplagt sted at slå sine miljøfolder og vise sig som det foregangsland, man ynder at fremstille sig selv som.

Vi skal ikke sidde i bageste vogn i udviklings-toget og sove, selv om det tilsyneladende passer adskillige medlemmer af regeringen. Nej, vi skal op og blande os i, hvor toget kører hen. Det ønsker SF. Det ønsker Socialdemokratiet, så vidt jeg kan høre, også, og havde De Radikale ikke forvildet sig ind i den umulige regering, ville de givetvis have været langt fremme i debatten her. Vi håber dog – et sidste spinkelt håb – at vi kan mærke De Radikales deltagelse i regeringen i den debat, vi skal have nu, og i den debat, der følger efter, og jeg vil blive ved med at håbe, indtil jeg én gang til får den traditionelle skuffelse over Det Radikale Venstre.

Lad mig til sidst på forespørgernes vegne fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget opfordrer regeringen til at vurdere følgerne for luftforurening og energiforbrug af trafikpolitikken i overensstemmelse med principperne fra regeringens handlingsprogram for miljø og udvikling. Vurderingen skal gælde såvel anlæg og øvrige investeringer som den transportrelaterede skatte- og afgiftspolitik, og den skal omfatte både de beslutninger, der er truffet, og dem, der er under planlægning. Resultaterne skal løbende oversendes til Folketingets Trafikudvalg.

Folketinget opfordrer derudover regeringen til i god tid inden de europæiske transportministres (CEMT) konference om trafik og miljø i november at informere Folketinget om det dansk-nordiske samarbejde.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 32).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

J. K. Hansen (S):

Forespørgslen, vi behandler nu, går på, hvordan regeringen vil sikre, at det, der faktisk sker på transportområdet, ikke direkte modarbejder de mål, regeringen har sat sig i sin handlingsplan for miljø og udvikling.

Nu er det jo ikke så forfærdelig længe siden – det er også sagt i dag fra trafikministerens side – at vi i Folketinget havde en forespørgsel om Brundtlandkommissionens betænkning og om regeringens handlingsplan for miljø og udvikling. Det var den 26. januar i år. Men jeg skal også sige, at transportafsnittet ved den lejlighed ikke fik den helt store, fremtrædende plads i debatten, heller ikke fra trafikministerens side, idet ministerens indlæg ved den lejlighed var ret så kortfattet.

Ministeren fremhævede bl.a., at det på den tid, der havde været til rådighed, ikke havde været muligt at opstille mål for en bæredygtig udvikling på transportområdet. Ministeren sluttede da også sit indlæg den 26. januar med at oplyse, at det var hans hensigt at fremlægge handlingsplanen for transportområdet i marts-april 1990.

Nu har ministeren haft lidt tid, og nu har ministeren i dag fået mulighed for ved denne forespørgsel at løfte sløret lidt mere for, hvilke initiativer regeringen agter at fremkomme med bl.a. på transportområdet – også fordi CEMT-konferencen i Norge i november kommer til at omhandle trafik og miljø.

Ærlig talt mener jeg ikke, at trafikministeren absolut behøver at vente til foråret 1990 med en handlingsplan på transportområdet. Jeg synes egentlig ikke, at det er handlingsplaner, vi savner. Man kunne vel sige, at det er lidt mere handling, vi savner fra regeringens side, og ikke, at man blot udskyder det hele ved at meddele, at der vil fremkomme en ny handlingsplan på et senere tidspunkt på baggrund af en handlingsplan, som man har afgivet.

Ser vi på transportafsnittet i regeringens handlingsplan for miljø og udvikling, kan vi godt være enige – det sagde vi også den 26. ja-

[J. K. Hansen]

nuar – på en række områder. Det vil på den baggrund være muligt ud fra denne handlingsplan at fremdrage delhandlingsplaner eller delredegørelser for en række initiativer på transportområdet.

Lad mig give et par eksempler. Der står et sted i handlingsplanens transportafsnit, at godstransport skal udføres med mindst muligt forbrug af ressourcer og med skyldig hensyntagen til miljø og sikkerhed. Jeg er helt sikker på, at den, der har ført pennen – og det er formentlig trafikministeren selv eller hans forgænger, der har gjort det i dette afsnit – har tænkt på jernbanen her.

Et andet sted står der, at lovgivningen på trafikområdet traditionelt i hovedsagen har været rettet mod regulering af erhvervs- og sikkerhedsmæssige forhold. De øgede miljøproblemer gør det imidlertid nødvendigt at fremme miljøhensyn på transportområdet. Her henviser man så til en trafikpolitisk redegørelse, vi havde i marts 1987, og hvoraf det fremgik, at trafikpolitikens hovedformål er at fremme et effektivt fungerende trafiksystem, og at målsætningen må tilgodeses på en sådan måde, at trafikens skadelige virkninger i form af miljøbelastning og trafikuheld begrænses. Der må også tages hensyn til energi og andre samfundsmæssige forhold i relation både til valget af transportmiddel og til den måde, de enkelte transportformer udføres på.

Heller ikke i den trafikredegørelse fra 1987 er jeg i tvivl om at penneføeren i det pågældende afsnit, altså så tidligt som i marts 1987, har haft jernbanen i tankerne som det mest effektive og miljøbevidste transportmiddel. Så jeg synes faktisk, at regeringen har nogle gode kort på hånden og havde gode muligheder for at fremlægge nogle tanker eller komme med nogle initiativer allerede i dag.

Jeg vil også gerne henlede regeringens opmærksomhed på, at debatten om den trafikpolitiske redegørelse i marts 1987 viste et klart flertal for fremme af udviklingen af den kollektive trafik. De Radikale var med i dette flertal, skal jeg huske at sige. Redegørelsesdebatten afstedkom, at der blev nedsat et udvalg. Det afstedkom en rapport om hovedstadsområdets kollektive trafik, den såkaldte Søren Tengvad-rapport, som giver en række forslag til løsning af hovedstadsområdets kollektive trafikproblemer. Men det eneste, vi har mærket til denne

rapport, som formentlig står i ministerens bogreol, er et lovforslag om adskillelse af bus- og jernbanedriften i hovedstadsområdet og en delvis privatisering af busdriften.

Vi kunne vel egentlig have forventet andre initiativer ud fra denne rapport, som udkom i juni måned 1988. Vi skal som bekendt i dag debattere en anden forespørgsel, der vedrører DSB's økonomi, men jeg skal da ikke under denne forespørgsel undlade at gøre opmærksom på, at vi havde forventet, at regeringen ud fra transportafsnittet i sin egen handlingsplan for miljø og udvikling var fremkommet med væsentlig andre initiativer end blot dette at meddele, at der vil blive fremlagt en handlingsplan i marts-april 1990, og så i øvrigt i mellemtiden skære ned på DSB's drift og anlæg på en sådan måde, at en tidligere trafikminister i en borgerlig regering – hans navn er Melchior – kan benævne det som mordet på jernbanerne.

Jeg må sige: Det kan nås endnu – ikke mordet på jernbanerne, men det modsatte. Vi vil derfor i Socialdemokratiet opfordre regeringen til her i foråret og i forsommeren, ja i det hele taget, at fremkomme med initiativer, dels de initiativer, der er nævnt i regeringens egen handlingsplan, dels dem, der er nævnt i Søren Tengvad-rapporten.

Vi vil også opfordre regeringen til at iagttage en række af de tiltag, der sker på jernbaneområdet ude i Europa i disse år, ikke mindst i Vesttyskland og i Frankrig, hvor man satser meget kraftigt på jernbanerne gennem en række nyinvesteringer og nyanlæg.

Jeg kan til slut sige, at vi kan støtte den dagsorden, der er foreslået af SF.

Ikast (KF):

Fra Det Konservative Folkepartis side kan vi ikke rigtig deltage i denne debat. Der er intet nyt siden debatten den 26. januar ud over den redegørelse, som ministrene har givet, og som vi støtter fuldstændigt, og nedsættelsen af disse udvalg. Vi må simpelt hen vente, til udvalgene er kommet med deres betænkning, så vi har noget reelt at diskutere.

Derfor mener vi, at denne forespørgsel er fejlplaceret tidsmæssigt. Man kunne godt have ventet, til der var kommet et direkte oplæg, som vi kunne debattere.

Samtidig vil jeg gerne gøre opmærksom på, at Det Konservative Folkeparti vil stemme

[Ikast]

imod dagsordenen, idet vi mener, det er en indblanding i ministeransvarlighedsloven.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Man kan undre sig over, at regeringen i den grad overlader hele miljødebatten til os andre. Men det gør den åbenbart, og nu har man virkelig fået etableret det her som et gulvtæppe, et stort, fedt gulvtæppe. Og så kan man stå dér i sit eget støv og overhovedet ikke rokke sig ud af stedet.

Det, vi sagde, var: Var det ikke en idé, at vi for en gangs skyld undersøgte, om alle de flotte ord havde noget som helst at gøre med det, vi faktisk foretager os? Hele den danske trafikpolitik står i en masse rapporter; det ved hr. Ikast også godt, for der kommer rapport på rapport på rapport, og det har ikke en pind at gøre med det, der sker i virkeligheden. Var det ikke på tide nu – men det er det åbenbart ikke for regeringspartierne – at man begyndte at lave et koblingspunkt? Jeg forstår det ikke.

Og så vil jeg lige sige, at jeg egentlig godt ville have hr. Ikast til at forklare mig, hvorfor det skulle være i strid med grundloven, at vi beder om at få en vurdering af de miljømæssige konsekvenser af det, vi beslutter i Folketinget.

Svend Erik Hovmand (V):

Ingen kan være i tvivl om, at vi fra Venstres side betragter miljøhensynet i forbindelse med trafikken med megen alvor, og at vi står bag regeringens Brundtlandreddegørelse, sådan som det også kom til udtryk under den debat, som vi havde her i Tinget for kun 2 måneder siden.

Trafik og miljø er meget vigtige forhold, fordi trafikken tegner sig for en dominerende del af samfundets luftforurening og støjforurening og også på anden måde indebærer en miljømæssig belastning. Det er netop derfor, at der gøres så meget ud af sagen både i regeringens Brundtlandreddegørelse, i beslutningerne om udarbejdelse af en trafikplan i Danmark og i beslutningen om gennem en fællesnordisk indsats at være så fremsynet som muligt.

På baggrund af disse mange forskellige initiativer, som allerede er sat i gang, må man spørge sig selv, hvad egentlig hensigten er med denne forespørgsel ud over at give fru Margrete Auken anledning til at holde den tale, som hun har holdt så mange gange før ud fra devisen:

Miljø er noget, som interesserer folk, det må vi lave en debat om.

Storm P. sagde engang: »Alle taler om vejret, men ingen gør noget ved det.« Det er øjensynlig det, som har inspireret initiativtagerne til denne debat. Man har imidlertid helt overset, at regeringspartierne ikke bare ønsker at tale om miljøet ud fra et populistisk synspunkt, nej, vi er faktisk i fuld gang med at gøre noget ved det. Jeg kan nævne en stribe eksempler på initiativer, der allerede er taget, af betydning for trafik og miljø, men skal blot fremhæve nogle enkelte ved denne lejlighed: sagen om katalysatorer, blyfri benzin, elektrificering af jernbaner, de såkaldte § 40-veje, udbedring og udbygning af cykelstier osv., alle sammen eksempler på ting, der er sket, og som har positiv miljømæssig effekt.

Men herudover er regeringen som sagt i fuld gang med at undersøge mulighederne for mere vidtgående initiativer. Det sker i forbindelse med trafikhandlingsplanen i lyset af Brundtlandkommissionens rapport, det sker i Nordisk Ministerråds regi, og det sker på mange andre områder i statslige styrelser, i Direktoratet for DSB, i amterne, i kommunerne. Fru Margrete Auken må erkende, at Danmark faktisk er langt fremme i disse spørgsmål i forhold til mange andre lande, og initiativtagerne til denne debat må altså væbne sig med en smule tålmod, indtil udvalgene har gennemarbejdet deres forslag til saglige problemløsninger, i stedet for at bruge Folketingets tid på diskussioner ud fra rent populistiske synspunkter.

Vi kan af samme grund ikke deltage i nogen dagsordensdiskussion her.

Knud Lind (FP):

Man kunne indledningsvis sige, at det, at en norsk minister har været ude på en skatteyderbetalt jordomrejse og har fået skrevet nogle tanker ned i en bog på en 300–400 sider, bødes der for i det danske Folketing den ene gang efter den anden.

Jeg fik i går at vide af en, der havde været her i mange år, at før i tiden havde man 2-3 forespørgselsdebatter i Folketinget, altså om året, og det var faktisk noget, man tog ret alvorligt. Desværre er det ikke sådan i dag, for SF bruger forespørgselsdebatterne som en slags socialistisk tidsfordriv. Man får mistanke om, at debatterne udelukkende bliver brugt af SF til at

[Knud Lind]

bekræfte sig selv i sin egen politik, så man kan gå ud til sine små baglandsgrupper og henvise til, at man stadig har den rette holdning på Christiansborg, for vi havde jo en forespørgselsdebat i den og den uge. Det har været en dårlig folketingsuge for SF, hvis man ikke har haft mindst én forespørgselsdebat om et eller andet emne. Nu er det jo undtagelsen, der bekræfter reglen, og i denne forespørgselsdebat ligger der nogle alvorlige problemer.

Jeg må give SF ret i, at hvis et folketingsflertal f.eks. ønsker mere godstransport via DSB, kræver det selvfølgelig, at man sætter noget ind på området, og at DSB lever op til de almindelige konkurrencevilkår. Det er jo et område, hvor de ikke har været særlig fair over for de små vognmænd. Men på andre områder lever DSB jo heller ikke op til det, man kan forlange; f.eks. har man for ganske nylig set, hvad man kan kalde en reel fejlproduktion af de specielle containere.

Jeg vil i øvrigt også sige her, at jeg ikke har fået forelagt den motiverede dagsorden, men jeg har nu fået fat i et udkast til den. Man skriver i denne dagsorden:

»Folketinget opfordrer regeringen til at vurdere følgerne for luftforurening og energiforbrug af trafikpolitikken i overensstemmelse med principperne fra regeringens handlingsprogram for miljø og udvikling.«

Dér kunne man faktisk godt have standset, og skulle man tage lidt ekstra med, kunne man måske også have taget: »Vurderingen skal gælde såvel anlæg og øvrige investeringer som den transportrelaterede skatte- og afgiftspolitik, og den skal omfatte både de beslutninger, der er truffet, og dem, der er under planlægning.« Men med hensyn til det sidste tror jeg, man går over grænsen. Hvis man kun havde taget den første del af det, er jeg ikke utilbøjelig til at tro, at der var flere partier, som måske ville have støttet det her, for vi er jo alle sammen interesserede i at få nogle tal fra regeringen.

På den anden side er vi jo ikke interesserede i, at embedsmændene bare skal komme med flere og flere rapporter, der derefter hober sig op og støver til, og så kommer der en ny forespørgselsdebat, og så beder man om nogle nye undersøgelser og nogle nye oplysninger, for det sker der jo ikke ret meget ved.

Derfor vil mit råd til SF være, at man om ikke andet begrænser forespørgselsdebatterne eller

ligesom henne ved kassen veksler dem til konkrete beslutningsforslag eller lovforslag, for det andet ender ofte i en sludder for en sladder, og jeg er ikke sikker på, at Folketinget – og slet ikke SF, som jo uden tvivl i dette tilfælde har et reelt ønske om at få nogle ting frem – får det ud af det, som man faktisk havde tænkt sig. Jeg tror, man havde fået mere reelt ud af det ved selv ud fra de oplysninger, der måtte være, at stille nogle helt konkrete forslag.

Men som sagt kan vi altså desværre ikke stemme for den nuværende formulering af denne dagsorden. Vi havde gerne set, at man havde forelagt os den, og at vi havde fået den skåret til, så den måske var blevet lidt mere fornuftig.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har ikke noget imod at ændre vores dagsordensforslag, hvis jeg bare forstod indvendingen.

Så vidt jeg kunne høre på hr. Knud Lind, er indvendingen, at vi også gerne vil have at vide, hvad det er, der er under planlægning. Hr. Knud Lind siger vistnok næsten, som hr. Ikast sagde før, at det er at blande sig, at vi går ind på andres gebet.

Men det er denne her forsamling, der laver lovene. Det er denne forsamling, der har ansvaret for, hvad der kommer ud af det, der planlægges. Jeg forstår simpelt hen ikke, hvorfor det skulle være i strid med noget som helst, at vi siger, at det skal være sådan, at vi kan se, hvad der er i gang af de ting, der er vedtaget. Det er altså f.eks. Storebælt, det er de nordjyske motorveje, det er, hvad man laver på bytrafikkens område, det er, hvad man laver på Øresund, og det er, hvad man laver på skatte- og afgiftspolitikens område allerede nu.

Så beder vi om, at det, man planlægger, også bliver inddraget. Er det i strid med Folketingets forretningsorden eller grundloven, eller hvad ved jeg, at vi beder om, at de ting inddrages, sådan at når lovene præsenteres for os eller vi selv præsenterer dem – det er jo os, der skal give dem – så har de det med?

Jamen jeg forstår ikke et kuk af det. Jeg vil meget gerne slette det, hvis jeg kan få forklaret, hvorfor det skulle være forkert, hvad jeg har gjort, men jeg kan ikke forstå det. Det kan godt være, at det er min computer, der ikke virker!

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Nu vil jeg gøre opmærksom på, at dette jo ikke er en debat om hjernedød, men om trafik.

Når vi er en lille smule positive over for det, man er kommet med, vil jeg godt henvise til, at man tidligere på dagen pludselig fra miljøministerens side stangede ud, at vi var nettoeksportør af luftforurening, uden at man i øvrigt begrundede det på nogen måde.

Jeg vil også godt sige, at når Fremskridtspartiet ikke er så afvisende over for det her, så er det ud fra et andet synspunkt, idet vi ikke ønsker, at man smider milliarder ud ad vinduet, fordi man egentlig ikke har noget reelt overblik over miljøpåvirkningen. Så kan SF sige, at der er en luftforurening, og vi kan sige, at det er der ikke i så høj grad, og ud fra det synspunkt er vi positivt indstillet over for at få nogle oplysninger. Men det sidste synes jeg er lige i overkan-ten.

Larsen-Ledet (RV):

I Det Radikale Venstre tager vi Brundtland-rapporten alvorligt. Vi mener, der er sagt nogle ting i den, som det er vigtigt for os at være meget opmærksomme på. Det er vigtigt for os at føle et medansvar for, at de trusler, der ligger i udviklingen, som er beskrevet i Brundtlandrapporten, ikke bliver realiseret, at vi prøver på at dæmme op for dem.

Der er i rapporten lagt op til store besparelser på energiområdet, og disse ønskede og påkrævede besparelser får selvfølgelig praktiske politiske følger i den lovgivning, som Folketinget må vedtage i den kommende tid. I den forbindelse er trafikområdet jo aktuelt på grund af energiforbrug og på grund af forureningsgraden ved de forskellige transportmetoder. Det oplyses, at 90 pct. af energiforbruget går til vejtransport og 5 pct. til jernbaner. Det er nok noget, der kan give stof til eftertanke.

Der står i regeringens handlingsplan for miljø og udvikling:

»Godstransport skal udføres med mindst muligt forbrug af ressourcer og med skyldig hensyntagen til miljø og sikkerhed. For at nå dette mål må der føres en politik, der sikrer, at de enkelte transportmidler i deres prisfastsættelse hver for sig afspejler alle relevante omkostninger ved de pågældende transporter.«

Det er altså disse synspunkter, regeringen står for. Der er mange flere gode synspunkter i denne rapport, som imødekommer meget af det, fru Margrete Auken taler om, og som regeringen er forpligtet af. Derfor er det helt ufatte-ligt, at vi skal blive ved med at have det bombardement. Der kommer en redegørelse. På baggrund af denne redegørelse bliver der fremsat lovforslag, som inddrager mange af de ting, der står i denne rapport.

SF vil altså komme til at opleve, at de konkrete punkter vil indgå i den fremtidige trafik-lovgivning. Det er urimeligt at kritisere regeringen for, at den vil tage sig tid til at finde frem til de rigtigste løsninger. Det er også urigtigt at påstå, at regeringen ikke er opmærksom på Brundtlandrapporten og de konsekvenser, som den nuværende udvikling medfører.

Fra radikal side kan vi ikke medvirke til det dagsordensforslag, der er fremsat.

Duetoft (CD):

Jeg vil gerne starte med at takke ministeren for svaret på denne forespørgsel og sige til min-isteren, at efter CD's opfattelse kunne han godt have været en smule hårdere i vurderingen af forespørgslen, end han var. Efter vores opfat-telse er dette et udslag af fru Margrete Aukens sædvanlige ønske om at skamride Brundtland-rapporten. Det har hun forsøgt flere gange, sidst da vi direkte fra Folketingets talerstol var nødt til at stave til økonomi, før fru Margrete Auken forstod, at Brundtlandrapporten også talte om økonomisk vækst.

Øjensynlig skal den altså også skamrides i en række forespørgsler og på andre måder spæn-des for fru Margrete Aukens ideologiske vogn. Og det er jo det, det her drejer sig om, mere end det drejer sig om en generel debat, som vi vil komme tilbage til, når regeringen naturligvis kommer med den redegørelse, som den har lo-vet, og som vi har stor tillid til bliver både gen-nemarbejdet og seriøs, for det er jo en stor de-bat.

Da vi diskuterede Brundtlandrapporten i sin tid, nævnte jeg bl.a., at man jo er nødt til at dis-kutere hele vores samfundsstruktur, og hvad det betyder, at vi får hybridnet og bredbåndsnet osv. Alle disse ting betyder noget for arbejds-pladsernes fordeling ud over det ganske land og dermed selvfølgelig også for transportsektoren. Det kan på den anden side give nogle gods-

[Duetoft]

transportproblemer. Men hele denne vurdering af, hvordan et fremtidssamfund skal se ud, skal jo også med, og det klarer man ikke lige på en formiddag i Folketinget.

Fru Margrete Auken er jo meget præget af, at hun er valgt i Nordsjælland og ikke i Nordjylland. Fru Margrete Auken siger, at man behandler Jylland og Fyn dårligt, fordi man asfalterer det hele og laver motorveje, og hvad ved jeg. Nu er det lidt vanskeligt at få fru Margrete Auken i tale i øjeblikket, kan jeg forstå, men tiden bliver vel bedre, om ikke andet kan fru Margrete Auken måske i referatet se, hvad der bliver sagt til hende. I alt fald må jeg gøre fru Margrete Auken opmærksom på, at det indre marked og Vendsyssel altså hænger sammen, og hvis man ikke gør noget ud af transportlinjerne til Vendsyssel, vil det område jo falde helt udenfor. Storebæltsbroen har også noget med det indre marked at gøre.

Det er altså heller ikke helt ligegyldigt for mennesker, der bor i en del af landet, der har nogle store transportafstande, om man har mulighed for at køre i privatbil eller ikke har mulighed for at køre i privatbil. Det er et luksusproblem, når man bor på Frederiksberg eller er valgt i Nordsjælland, men det er ikke et luksusproblem, hvis man bor i Jylland.

Alt i alt vil jeg sige, at når CD i denne omgang gør det rimelig kort, så er det, fordi vi ikke agter at deltage i fru Margrete Aukens forsøg på at blive dette lands miljøpolitiske orakel, og derfor kan vi heller ikke stemme for dagsordenen.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Alle er helt klar over, at trafik og miljø hænger sammen, og af adskillige debatter bevises det helt klart, at det er vi enige i.

Når vi har fået forespørgslen, hænger det vel sammen med, at fru Margrete Auken synes, at det går for langsomt, at tingene skulle udvikle sig langt hurtigere, end de gør, men spørgsmålet er, om det kan gå hurtigere.

Vi ved, at hvis vi træffer forhastede beslutninger, kan vi få en dårlig økonomi ud af det eller måske ikke få det, vi gerne ville have.

Jeg synes, det er meget væsentligt, at vi har erkendt problemet, og at man er i gang med at løse det, og så må det altså tage sin tid, før man når frem til resultater, som så kan forelægges.

Vi skal jo i den næste debat snakke om DSB, så det vil jeg ikke gå så meget ind på nu. Det er vigtigt, at vi i vores trafikplanlægning ser på, at vi er meget forskellige, at vi bor forskelligt og har forskellige afstande til offentlige transportmidler. Nogle er klumpet sammen i storbyer, andre bor udenfor, og alt afhængigt af, hvor man færdes, har man forskellige problemer.

Byernes forureningsproblemer er store, og det er ganske givet, at vi må finde en eller anden løsning, hvordan den end må være.

Vi kan ikke sige, at nu skal vi kun have tog og nu skal vi ikke have privatbiler. Privatbilen er en god ting. Det har jeg nævnt i en tidligere debat. Ikke mindst for familier med børn er det en meget stor lettelse, at man kan putte familien ind i den, og det bør være en mulighed for så mange som muligt.

Der er også god plads til bilerne på vejene. Det er en god ting at sørge for, at vejene er så gode som overhovedet muligt. Det, det gælder om, er at finde ud af, hvordan vi får biler, der forurener så lidt som muligt, og hvordan vi gør det attraktivt at benytte den kollektive trafik, hvor det er muligt.

Med hensyn til godstransport er det et spørgsmål, hvor meget man kan få over på skinner, og hvor meget det vil betyde; alt det vil jeg komme ind på i den næste debat.

Jeg mener ikke, at vi behøver denne dagsorden. Jeg er enig med Fremskridtspartiet i, at den første del kunne være udmærket. De efterfølgende kan opfyldes ved, at udvalgene spørger ministeren om de ting, som er nævnt i dagsordenen. Derfor finder vi den overflødig, og vi støtter den ikke.

Dorte Bennedsen (S):

Den radikale ordfører, hr. Larsen-Ledet, sagde for et øjeblik siden på denne talerstol, at han fandt det urimeligt at bebrejde regeringen noget, og at man burde afvente den handlingsplan, der skal udarbejdes.

Jeg vil gerne gøre hr. Larsen-Ledet opmærksom på, at der faktisk foreligger nogle kendsgerninger nu, som det er rimeligt at tage stilling til.

I januar vedtog Nordisk Miljøministerråd en miljøhandlingsplan, og i den står der nogle overordentlig fornuftige og rigtige betragtninger gående ud på, at en meget vigtig ting i miljømæssig henseende er at styrke den kollektive trafik.

[Dorte Bennedsen]

Vi, der har med Nordisk Råd at gøre, var glade, da handlingsplanen blev vedtaget, og afventede spændt, hvorledes den danske regering ville udmønte denne handlingsplan underskrevet af en radikal minister. Stor var vor forbløffelse, da det første udspil, der kom fra den danske regering om den kollektive trafik, var en besparelse på 8 mia. kr. over 4 år.

Jeg vil godt spørge hr. Larsen-Ledet, hvordan han vurderer sammenhængen mellem, at en minister sidder i Nordisk Råds regi og vedtager, at der skal ske en styrkelse af den kollektive trafik, og så, at regeringen spiller ud med besparelser af den enorme størrelsesorden netop på den kollektive trafik.

Det synes jeg er kendsgerninger, der foreligger her og nu, og dem vil jeg gerne have hr. Larsen-Ledets stillingtagen til.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne takke for en meget interessant debat.

Nok synes jeg selvfølgelig selv, at jeg er et meget, meget interessant emne, men er det ikke at gøre for meget stads af mig at bruge næsten hele debattiden i Folketinget på at tale om mig i stedet for at tale om trafikpolitik? Jeg kan ikke finde ret mange andre forklaringer på det, end at man åbenbart ikke ved noget om trafikpolitik og så synes, det er sjovere at kaste mudder i hovedet på en anden. Og lad så det være en generel karakteristik af, hvad der er sket fra langt de fleste ordføreres side her.

Derudover har debatten bekræftet de værste anelser, som vi har i SF, om, hvordan det kommer til at gå med trafik- og miljødebatten fremover. Det er nemlig ikke sådan, som mange åbenbart tror, at her står vi over for en række ting, vi kan vente med, og at der ikke sker noget imens, og at vi så på et eller andet tidspunkt får integreret miljøsynspunkterne i transportpolitikken. Sådan går det ikke.

I øjeblikket bliver der truffet ganske vidtrækkende beslutninger. Jeg vil her naturligvis især nævne Storebæltsforbindelsen, men også skatte- og afgiftspolitikken for transportsektoren i EF. Det sker nu, det sker ikke om et år eller om halvandet år, og hvis vi ikke handler rigtigt her, er vi afskåret fra at foretage os noget som helst, når vi kommer frem til, at beslutningerne skal træffes til den tid. Så vil vi få endnu en af de utallige planer, der kan stilles ind på hylden

ved siden af alle de andre og vise, hvad nogen et eller andet sted – måske i Trafikministeriet, måske i det nordiske transportarbejde, måske andre steder – engang har vedtaget at lave en plan om. Og så fortsætter systemet bare uden videre.

Om det nu skyldes manglende evne til at læse eller manglende lyst til at beskæftige sig med trafikpolitik eller bare den generelle ligegyldighed, som i alle årene har præget flertallets holdning i Folketinget til det transportpolitiske, skal jeg ikke kunne svare på, men det er faktisk uhyggeligt, at vi stadig væk ingen overordnet trafikpolitik har i dette land og derfor heller ikke en, vi kan integrere miljøpolitikken i.

Jeg vil godt medgive, at det er dybt naivt af mig at blive ved med at spørge, om vi dog ikke kan få noget til at hænge sammen på dette område. Vi har hørt en række ordførere være villige over for Brundtlandrapporten og over for miljøsynspunkterne. Det løb ligesom levertran ud af mundvigene på dem, sådan at man virkelig kunne se, hvordan de havde smurt sig med det. Og det ville jo være utrolig herligt også det, hvis det var sådan, at man kunne se, at det hang sammen med noget, men derefter kunne man høre – og jeg vil næsten sige, at bortset fra Socialdemokratiets gælder det samtlige ordførere – at man ikke aner spor om, hvad det er, der sker i øjeblikket, og at man i øvrigt også er ligeglad.

Jeg har ingen erindring om, at hr. Svend Erik Hovmand sagde noget, der var værd at kommentere, og det samme gælder, så vidt jeg husker, hr. Ikast, som også i høj grad brugte sin taletid på at tale om mig, hvilket jeg ikke orker at takke for.

Hr. Knud Lind sagde nogle ting, som jeg ikke har fået forklaret, og da jeg ikke kan komme videre med det her, tror jeg ikke, jeg vil begynde at strikke om på en dagsorden. Jeg kan ikke stå og klare det her. Det er selvfølgelig hverken hr. Knud Linds eller min skyld, at vi ikke har fået mere taletid her, og at dagsordenen først er opdelt nu. Men jeg kan ikke kommentere det i øvrigt. Så kan hr. Knud Lind eventuelt komme med en kort bemærkning om lidt.

Lad mig sige til hr. Larsen-Ledet: Ih, hvor jeg savner hr. Bilgrav-Nielsen! Da vi havde den nuværende energiminister som menigt medlem af Folketinget, var vi da sikre på, at vi også fra borgerligt hold havde lidt medspil i diskussionen om trafikpolitik. Der var dog én, der havde

[Margrete Auken]

sat sig ind i, hvad det drejer sig om, og det var utrolig fremmede for en samtale herinde. Nu er hr. Bilgrav-Nielsen blevet energiminister og er viklet ind i tape fra øverst til nederst og kan måske lige vippe lidt med fingrene, men i øvrigt ikke sige noget som helst. Jo, han siger udmærkede ting om energipolitikken, men det hjælper jo ikke, hvis han ikke kan få lov til at integrere det i trafikpolitikken, som er en af de tungeste sektorer her.

Hr. Larsen-Ledet sagde også, at det er galt, at SF er utålmodigt, uden overhovedet at være opmærksom på, at vores utålmodighed hænger nøje sammen med, at det, der sker i øjeblikket, går den gale vej.

Hr. Duetoft og fru Inger Stilling Pedersen gjorde nogle af deres sædvanlige betragtninger over, hvem der bor hvor i landet. Jeg ved ikke, om hr. Duetoft kan tænke og lytte med hoved og ører i stedet for fordomme. Selv det mindste hoved er bedre egnet til at tænke med end fordomme.

Det, vi har sagt, er, at Jylland og måske også Fyn mister det højklassificerede jernbanesystem til godstransporter, hvis ikke vi satser. Læg mærke til, at Deutsche Bundesbahn overhovedet ikke fremlægger planer om at modernisere ruten Hamburg-Padborg. Og hvis Vesttyskland ikke gør det, får vi jo ikke et velfungerende jernbanesystem igennem Jylland ned til det øvrige EF-område.

Jeg ved ikke, om hr. Duetoft tror, det er et angreb på privatbilismen, at vi mener, vi skal have et velfungerende kombisystem. Så skulle jeg altså hilse og sige fra f.eks. Pehr Gyllenhammar og andre af bilismens store Muhamed'er, at de gerne vil have et velfungerende jernbanesystem. De er faktisk temmelig bekymrede over, at vi i Danmark kun har et velfungerende jernbanesystem i retorikken og ikke har det i de faktiske handlinger. De ser rædselsslagent på os, når vi snakker om, hvad der sker i Danmark, og ved udmærket godt, at vi ikke får det, hvis vi ødelægger vores forbindelse over Storebælt ved at gøre den økonomisk ubrugelig.

Nordsjælland skal såmænd nok klare sig. Der bor i øvrigt de fleste af hr. Duetofts støtter. De er ret ligeglade med resten af landet. Jeg er mere bekymret for Jylland, og jeg er faktisk også temmelig bekymret for Fyn i denne sammenhæng. Det bekymrer mig meget, at de jyske og fynske politikere overhovedet ikke har opdaget, hvad der sker i øjeblikket.

Jeg ved ikke, om der var noget, der trængte ind, men det ville egentlig være spændende, hvis vi kunne komme til at diskutere trafikpolitik i stedet for at stå og diskutere fordomme om hinanden. Jeg skal love, at selv hr. Svend Erik Hovmand ville jeg med begejstring kaste mig ud i samtale med, hvis han begyndte at snakke om det, det drejede sig om.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Hvis man ønsker at få noget konkret ud af en forespørgselsdebat, særlig når man fremsætter et motiveret dagsordensforslag, kræver det, at man kan tælle.

I dette tilfælde har SF ikke ønsket at tælle sig frem til et flertal, forinden man fremsatte sit motiverede dagsordensforslag. Man har nemlig ikke engang forelagt det for Fremskridtspartiet, inden man gik på talerstolen. Jeg ved ikke, om der er nogen andre partier, man har forelagt det for.

Hvis man ser på det politisk og spørger: Jamen hvorledes skal vi få det her igennem? – så ser man, at det kræver et flertal. Og det kræver også, hvis der er nogen, der skal stemme for et motiveret dagsordensforslag, at de pågældende ser det igennem. Det kunne jo være, at der var nogle ting, de ønskede ændret i den retning, deres politik nu engang går i. Det har man altså ikke gjort, desværre.

Det viser faktisk det, jeg sagde i mit første indlæg: SF rejser nogle ugentlige forespørgselsdebatter, og det er ligesom i en restauration, hvor der står »Dagens ret«, og dagens ret i Folketinget er en SF-forespørgselsdebat hver uge. Men er faktisk ligeglad med, om man får vedtaget sit motiverede dagsordensforslag, for det gælder kun om, at man til sine baglandsgrupper, når man kommer hjem, kan sige: Vi har rejst en forespørgselsdebat, og dér tilkendegav vi det og det, men vi blev desværre stemt ned. I realiteten er man bedøvende ligeglad med, om man får sit dagsordensforslag igennem. Det kræver kun politikken.

(Kort bemærkning).

Duetoft (CD):

Jeg vil meget gerne deltage i fru Margrete Aukens debat om fordomme. Det, der kaldte mig herop, var såmænd bare den simple be-

[Duetoft]

mærkning, at jeg synes, det var fantastisk i fru Margrete Aukens svar at høre, at enten var man enig med fru Margrete Auken, eller også havde man ikke sat sig ind i tingene. Det var sådan set de eneste valgmuligheder, man havde, og det har måske også noget med fordomme at gøre.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nej, det har hr. Duetoft misforstået. Hvis hr. Duetoft havde diskuteret det, forespørgslen handlede om, også selv om han var uenig med mig, så ville jeg synes, det var en udsøgt fornøjelse.

Og så til hr. Knud Lind. Jeg vil meget undskylde, at vi ikke forhandlede dagsordenen med Fremskridtspartiet. Vi har ikke forhandlet den med nogen. Vi har snakket med Socialdemokraterne lidt sent, og de andre har fået den delt ud her, da debatten begyndte. Jeg vil meget, meget undskylde, at hr. Knud Lind ikke også fik den i hånden ved den lejlighed. Jeg synes selvfølgelig, det er meget dumt af os, hvis vi kunne have fået et flertal. Og hvis det viser sig, at vi har tænkt fordomsfuldt over Fremskridtspartiets holdning til miljø og trafik, skal der lyde en uforbeholden undskyldning i hvert fald fra min side, og jeg tror også fra SF's. Det er sandelig ikke meningen.

Men jeg kunne ikke høre på det, hr. Knud Lind sagde, om der var en åbning. Selvfølgelig vil vi da gerne have en dagsorden vedtaget – ikke en hvilken som helst dagsorden, men vi vil gerne have en dagsorden vedtaget.

Hr. Knud Lind prøvede at sige igennem al skælduden til mig, at han havde et tilbud om at foreslå ændringer i vores dagsorden. Jeg vil i givet fald bede formanden om at udsætte mødet, hvis der er signaler om, at vi kan få ændret dagsordenen, men selvfølgelig inden for de rammer, den afstikker. Kun hvis der var enkelte punkter, man var ked af at have med, ville jeg være glad for at få en tilkendegivelse fra hr. Knud Lind, så jeg kunne høre, om der var noget at foretage. Vi vil da hellere end gerne have vore dagsordener vedtaget.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Det ser ikke ud til at være tilfældet, at der er nogen reaktion på den sidste opfordring, og jeg må derfor konstatere, at forhandlingen er sluttet, og at der skal stemmes om det stillede for-

slag om motiveret dagsorden. Der stemmes nu om et øjeblik om forslag om motiveret dagsorden af fru Margrete Auken, og afstemningen kan begynde.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 32 af Margrete Auken (SF) (se foran) forkastedes, idet 51 (S og SF) stemte for, 63 (KF, V, FP, RV, CD og Steenholdt (Grønland)) imod; 4 (KRF) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Forespørgsel nr. F 21:**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Hvilke konkrete initiativer påtænker regeringen iværksat over for DSB, således at statsvirksomheden får mulighed for at leve op til sin Plan 2000 – Moderne transport på skinner?«

Af J. K. Hansen (S) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 24/2 89. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/3 89).

Begrundelse**J. K. Hansen (S):**

Med den forespørgsel, vi i Socialdemokratiet har rejst, ønsker vi på baggrund af de udmeldinger, der fra helt officielt hold er fremkommet om, at de danske statsbaner i årene 1990–1993 skal spare 8 mia. kr., at få fuldstændig klarhed over, hvordan regeringen egentlig tænker sig statsvirksomheden fremover. Jeg skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på følgende:

1) Det er ikke længere siden end i juni 1988, DSB præsenterede sin Plan 2000, der bl.a. omfatter elektrificering af jernbanenettet, udvikling af de nye IC 3-tog samt i det hele taget modernisering af den kollektive trafik i Danmark.

Plan 2000 fik politisk tilslutning i Jernbanelrådet, og økonomien i Plan 2000 blev indarbejdet i den finanslov, som gælder for i år, 1989, og med budgettal for de kommende tre BO-år, 1990, 1991 og 1992.