

Det næste punkt på dagsordenen er:

**10) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**

**B 42:**

**Forslag til folketingsbeslutning om etablering af nærbaner i Trekantområdet.**

Af Per Clausen (EL) og Frank Aaen (EL).  
(Fremsættelse 12.11.2008).

Kl. 16:09

**Forhandling**

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 16:09

**Transportministeren (Lars Barfoed):**

Forslagene om nye initiativer på infrastrukturområdet vælter jo ud af kontorerne hos Enhedslisten. Det er jo spændende. Nu er det så forslaget om etablering af nærbaner i Trekantområdet, som vi skal tage stilling til. Der er jo nævnt i det her forslag en sand myriade af tiltag, både på kort og på lang sigt, men hensigten med det alt sammen er at styrke den kollektive trafik i det østjyske område. Så langt så godt.

Jeg vil gerne sige, at det ønsker regeringen også. Regeringen er enig i den målsætning, at vi skal styrke den kollektive trafik, og jeg betoner det lidt, for det er jo ikke så tit, at vi er enige med Enhedslisten, derfor synes jeg, der er grund til ligesom at stoppe lidt op ved det. Det er regeringens klare opfattelse, at vi skal styrke den kollektive trafik, og det er også en helt central del af selve regeringsgrundlaget.

Problemet med Enhedslistens forslag er, at der ikke her i forslaget er foretaget nogen klar prioritering mellem de enkelte projekter, og der nævnes jo rigtig mange. Der indgår ikke samfundsøkonomi af baneinvesteringerne i forslaget, og der bliver ikke anvist en eneste krone til finansiering. Og det er desværre symptomatisk for Enhedslistens forslag, at der tages stilling til hvert enkelt spørgsmål for sig, i stedet for at man lægger vægt på, at trafikinvesteringer bliver afvejet i sådan et langsigtet perspektiv og bliver set i en helhed.

Med hensyn til de enkelte dele af forslaget, herunder en undersøgelse af bedre banebetjening af Trekantområdet, er det en meget relevant problematik, som man berører. Problemstillingen indgår i sin tid i forbindelse med Infrastrukturkommissionens anbefalinger omkring kapacitetsudbygninger af banenettet. Det er helt relevant at foretage sådan nogle undersøgelser,

og de bliver også bragt op i forbindelse med regeringens investeringsplan, der som sagt kommer om kort tid. Det skal jo ses i sammenhæng med hele det østjyske område, dvs. inklusive områder, som ligger nord for Trekantområdet, og desuden i en sammenhæng med den fysiske planlægning af byudviklingen i Østjylland.

Med hensyn til et andet af Enhedslistens forslag, nemlig anlæggelse af en baneforbindelse til Billund, så vil der ikke de første mange år være grundlag for en nærmere undersøgelse af sådan en fremtidig baneforbindelse, og baggrunden for det er jo i hvert fald bl.a., at Billunds opland rækker ud i alle verdenshjørner rundt om Billund, og det betyder, at underlaget for en enkelt banelinje vil være ret lille.

Enhedslisten har så en række andre forslag til investeringer, det drejer sig om busforbindelser og sågar også en personfærge, og i den forbindelse skal vi jo lige huske at præcisere, hvad rolfordelingen er mellem henholdsvis det statslige og det regionale og det lokale, herunder at den regionale og lokale bus- og færgebetjening er opgaver for de regionale og lokale myndigheder. Regeringen vil – jeg har efterhånden sagt det nogle gange i dag, og jeg siger det igen – ganske snart fremlægge en samlet investeringsplan med fokus på udbygning af den kollektive trafik. Det vil være en central del af vores transportpolitiske udspil.

I udspillet giver regeringen sit bud på en prioritering og en finansiering af projekter på bane- og vejområdet, og det er den rigtige, ansvarlige måde at gå til spørgsmålet om infrastrukturinvesteringer på, ikke ved at fremlægge enkeltforslag, som Enhedslisten jo ynder at gøre. Men jeg er enig i, at der er behov for, også i overensstemmelse med Infrastrukturkommissionens rapport, at se samlet på det østjyske område, sådan cirka området mellem Kolding og Århus, hvor der er en kraftig udvikling i gang, hvor vi har Vejle fjordbroen, som er en flaskehals, og hvor der er en række andre problemstillinger, vi skal tage højde for. Det skal analyseres til bunds, inden vi træffer beslutningen om, præcis hvad vi vil gøre.

På det grundlag vil jeg foreslå, at vi afviser beslutningsforslaget.

Kl. 16:14

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til transportministeren. Næste ordfører er hr. Flemming Damgaard Larsen.

(Ordfører)

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Dette beslutningsforslag fra Enhedslisten omhandler etablering af nærbaner i Trekantområdet. Heller ikke i dette forslag anviser Enhedslisten nogen finansiering overhovedet.

Venstre ser det som noget meget centralt, at vi til stadighed udbygger og har en god og en effektiv infrastruktur i Danmark. Det gælder ikke mindst vedrørende jernbaner. Men det er vigtigt, at disse tiltag ses i en helhed og i den rette sammenhæng. F.eks. skal nærbaner i Trekantområdet ses i sammenhæng med jernbaner og anden infrastruktur i hele Østjylland, så der bliver en så god infrastruktur som muligt i hele det østjyske bybånd.

Det er også nødvendigt, at vi får styrket helheden i den kollektive trafik, ikke mindst for at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen, men også for at tilgodese det store behov, der er for at kunne komme nemt, hurtigt, sikkert og effektivt fra punkt A til punkt B.

Det er lige så vigtigt, at vi også ser på, hvordan vi kan skabe meget bedre sammenhæng mellem de forskellige trafikformer, så det at rejse f.eks. til og fra arbejde er så let tilgængeligt som overhovedet muligt.

Disse forhold og mange flere vil regeringen komme ind på i sin investeringsplan, der kommer om få dage, en plan, der netop bygger på helhed og sammenhæng. Derfor er nærværende beslutningsforslag om at tage enkeltstående forhold ud til beslutning uden at se dem i sammenhæng med andre lige så vigtige forhold ikke noget, Venstre kan støtte. Venstre stemmer derfor imod beslutningsforslaget.

Kl. 16:15

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Poul Andersen.

Kl. 16:15

(Ordfører)

**Poul Andersen (S):**

B 42 mener vi i Socialdemokratiet burde være skrevet sammen med det foregående forslag, B 41, til Enhedslistens forslag til de kommende forhandlinger på transportområdet.

Vi har fremlagt vores forslag til forhandling på transportområdet for Region Syddanmark, herunder også Trekantområdet. Jeg vil foreslå, at Enhedslisten får revideret standsningsstederne i Trekantområdet i deres forslag, så de passer til nutidens kommuner. Eksempelvis omfatter

Kl. 16:14

Middelfart Kommune standsningsstederne Kravslunde, Nørre Aaby, Ejby, Gelsted. Jeg skal også gøre opmærksom på, at Middelfart-Strib-jernbanen er nedlagt. Jorden er solgt til Middelfart Kommune, og der er i dag en dejlig cykelsti på en del af strækningen.

Personfærgeren Strib/Middelfart-Fredericia har altså været afprøvet for år tilbage, men der var ikke interesse nok, så den blev indstillet efter ganske få måneder.

Bedre bus og tog med ændringer af nogle standsningssteder og fokusering på Billund Lufthavn er vi også rigtig positive over for. Vi ser derfor frem til de kommende forhandlinger på transportområdet og satses på at opnå resultater for dette område.

Socialdemokratiet vil undlade at stemme ved afstemningen.

Kl. 16:17

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren. Så er det hr. Kim Christiansen.

Kl. 16:17

(Ordfører)

**Kim Christiansen (DF):**

Med fare for at gentage mig selv i denne sene eftermiddagstid vil jeg om det tredje forslag i dag om infrastruktur sige, at det er et lokalt projekt pillet ud af en sammenhæng, ufinansieret. Ja, det er jo næsten den samme talestrøm, der går igen.

Der er ingen tvivl om, at man i Infrastrukturkommissionens udspil også har peget på trængselsproblemer i Trekantområdet. Man kan så have forskellige opfattelser af, hvordan man løser dem.

Jeg tror ikke, at en jernbane over Jelling til Billund løser noget som helst i Trekantområdet. Det tror jeg heller ikke at en færgeforbindelse fra Strib/Middelfart til Fredericia gør. Derfor må man sige, at det her sådan lidt har karakter af en eller en form for populisme. Jeg ved ikke, om hr. Per Clausen har ambitioner om at skifte valgkreds på et tidspunkt.

Der er ingen tvivl om, at vi alle sammen skal tage det her om de trængselsproblemer, der er, seriøst – også i Trekantområdet – men som sagt tror jeg ikke, at det her forslag fra Enhedslisten er løsningen på det problem.

Derfor afviser Dansk Folkeparti forslaget.

Kl. 16:18

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Det har forårsaget, at der kom en kort bemærkning til ordføreren. Hr. Per Clausen.

Kl. 16:18

**Per Clausen (EL):**

Det var nu bare, fordi hr. Kim Christiansen tog ordet populisme i sin mund. Jeg skal bare spørge, om hr. Kim Christiansens synspunkt, når han er ude i landet og diskuterer infrastruktur og transportpolitik, ikke mest går ud på at sige, at hvis der lokalt er enighed om det her, må vi sørge for, at det bliver til noget.

Det er måske lidt tættere på at være populisme end at fremlægge sine egne forslag til, hvordan tingene skal indrettes.

Kl. 16:19

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**  
Ordføreren.

Kl. 16:19

**Kim Christiansen (DF):**

Jeg ved ikke lige, hvad hr. Per Clausen sigter til, men det kunne jo være en tredje Limfjordsforbindelse, der kunne ligge i den hentydning. Og det er korrekt, at der er et lokalt ønske om at lave en bestemt linjeføring på den, og det bakker vi op om.

Hvis der kommer en meget markant ønske fra Trekantområdet om at indføre letbaner på nogle strækninger, så er vi også positive over for det, men i det her forslag fra Enhedslisten ligger der jo ikke noget som helst, der er underbygget af lokale ønsker.

Kl. 16:19

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**  
Hr. Per Clausen.

Kl. 16:19

**Per Clausen (EL):**

Nu har meget af den her diskussion jo handlet om nødvendigheden af at gennemføre nogle prioriteringer ud fra nogle nationale hensyn, og jeg troede sådan set også, at hr. Kim Christiansen i hvert fald under det foregående beslutningsforslag sagde, at det var det, det handlede om.

Der er det ikke nok, at der er et stærkt lokalt ønske formuleret af nogle i virkeligheden ganske få, meget højtaltende mennesker; der må det vel handle om, hvorvidt en analyse af situationen viser, om der er et behov eller ej, og om det behov så er så vigtigt, at det skal gå foran andre behov. Det er vel det, de kommende forhandlinger om infrastrukturen kommer til at handle om.

Kl. 16:20

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**  
Ordføreren.

Kl. 16:20

**Kim Christiansen (DF):**

Jamen det er jeg da fuldstændig enig med hr. Per Clausen i, men det er også derfor, jeg siger, at jeg ikke har opfattet, at der skulle være hverken et lokalt behov eller et lokalt ønske om netop denne måde at etablere infrastruktur på i Trekantområdet.

Kl. 16:20

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 16:20

**(Ordfører)****Pia Olsen Dyhr (SF):**

SF har meget sympati for letbaner, det er nok gået op for de fleste både i Folketinget og rundtomkring i Danmark. Vi er helt enige i, at den kollektive trafik i Trekantområdet skal forbedres, men vi er skeptiske over for, om den måde, som Enhedslisten foreslår, er den rigtige måde at gøre det på.

Enhedslistens forslag virker som en meget dyr løsning. SF synes, at der er brug for letbaner mange steder i Danmark og ikke kun i Trekantområdet. Derfor ser vi helst en ordning, hvor de regionale trafikselskaber får pengene, så de kan prioritere investeringer i letbaner, der hvor der er mest brug for dem. Her tænker vi bl.a. på letbane i Århus og letbane på Ring 3 i København, men det kunne også være en letbane i Odense eller for den sags skyld i Trekantområdet.

En af de muligheder, vi gerne vil have undersøgt nærmere, er en letbane fra Kolding til Billund, og hvis det kommer til en statsprioritering lige nu, står Århus og Ring 3 i København altså forrest i køen. I Trekantområdet bør det første, man laver, nok være en model for hyppigere trafik, f.eks. kvarterdrift mellem Kolding, Fredericia og Vejle – og gerne op til Århus. Det burde være muligt. Det tror vi nemlig enten kan lade sig gøre lige her og nu eller også med meget beskedne investeringer. Det kan måske også godt kræve en station eller to mere.

Så SF er imod B 42, som det ligger nu, men vi mener, at det er vigtigt, at vi får forbedret den kollektive trafik i området, og det vil vi selvfølgelig også følge i udvalgsarbejdet og tage med ind i investeringsdiskussionen, som vi får senere på ugen eller måske i næste uge, eller hvornår den nu kommer. Der er ingen tvivl om, at SF er enige i Enhedslistens intentioner, men det konkrete forslag er vi imod.

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Kl. 16:22

(Ordfører)

**Henriette Kjær (KF):**

Så er vi kommet videre på danmarkskortet, og sidst vi drøftede det her, tror jeg, det var nærbaner, der skulle køre på Fyn, og nu er det så i Trekantområdet. Og jeg skal starte med at sige, at vi Konservative ikke kan støtte beslutningsforslaget, og det er ud fra de samme argumenter, som Venstre også fremførte om, at der ikke er skyggen af finansiering i det her eller nogen dokumentation for, at der er et behov for, at der skal køre nærbanetog i Trekantområdet.

Jeg mener så, at det faktisk er et af de områder, hvor det i højere grad end i dag kunne være interessant at se på en letbaneløsning eller en nærbane på længere sigt, og derfor er vi naturligvis klare på at få en vurdering af, hvordan et sådant behov vil se ud. Det er jo et område i vækst, og derfor er der også behov for, at folk kan komme til og fra arbejde, også med kollektiv trafik. Men som forslaget ligger her, kan vi ikke støtte det.

Kl. 16:22

Kl. 16:23

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Bente Dahl.

Kl. 16:23

(Ordfører)

**Bente Dahl (RV):**

Da den radikale ordfører ikke kan være til stede, er det mig, der skal gøre rede for De Radikales holdning.

Det kan gøres ganske kort, for på samme måde som ved det foregående beslutningsforslag har vi jo drøftelserne om de kommende infrastruktuurinvesteringer lige om hjørnet, de starter om få dage, og derfor kan vi ikke drage nogen konklusioner på forhånd. Så vi er imod det her beslutningsforslag fra Enhedslisten.

Kl. 16:24

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Per Clausen.

Kl. 16:24

(Ordfører for forslagsstillerne)

**Per Clausen (EL):**

Jeg tror sådan set, at det vil skuffe i hvert fald nogle mennesker, der bor i Trekantområdet, hvis

de kunne få det indtryk af nogle af de bemærkninger, der er faldet her, at der ikke er en forståelse i Folketinget for, at der er et meget stort behov for i det område at få løst nogle trafikale udfordringer. Jeg tror også, at de vil være skuffet, fordi de – og det lægger de i hvert fald meget vægt på i den del af Jylland – i virkeligheden opfatter deres område som et byområde, og at de derfor har nogle ganske særlige trafikmæssige behov og udfordringer, som netop kræver, at man i en vis udstrækning ser Trekantområdet i et storbyperspektiv. Jeg tror, de er lidt skuffet over, at den erkendelse ikke har bredt sig.

Men det, man vel så må sige, er, at til kveen af borgmestre, som har interessante omfartsvejrprojekter med, har Trekantområdets grundlæggende, vigtige udfordringer åbenbart haft lidt svært ved at trænge igennem. Der er jo ikke nogen tvivl om, at både vej- og banetrafik i Trekantområdet er steget voldsomt i de sidste årtier. Det omfatter transittrafik, trafik til og fra området, og den interne trafik. F.eks. er det sådan, at det er lige før, at stigningen på motorvejene er blevet tredoblet i løbet af 15-16 år. Det hænger selvfølgelig også sammen med, at Storebæltsforbindelsen har medført en øget trafik i området.

Trængselsproblemerne er hyppige, det hører man også om – især mellem Vestfyn og Vejle Fjord er der store trængselsproblemer. Det bliver som oftest diskuteret, at løsningen på det nok er at udvide motorvejen, eller hvis man bor lidt længere inde i Jylland, er løsningen at lave en motorvej der, hvor man i sin tid havde Hærvejen.

Det, som er Enhedslistens udgangspunkt, er, at også den vækst, som sker på vejene som følge af øget biltrafik, skal man forsøge at flytte over på skinner. Hvis ikke man har den intention, ikke har den hensigt, så skal man i hvert fald holde op med at sige, at man har en målsætning om at sikre, at transportsektoren kan reducere sit CO<sub>2</sub>-udslip i de kommende år. Men det er ikke kun på vejene, der er sket en kolossal stigning i trafikken i det område, det gælder også i forhold til togtrafikken. Det skyldes dels transitgodstog, dels udvidelse i landstrafikken, dels at der er indsat flere tog mellem Odense og Århus og mellem Århus og Esbjerg. Det, som så er pointen, er, at selv om der er kommet flere tog, har det ikke været i stand til at tilvejebringe det skinnearbejde alternativ, som Trekantområdet på linje med de andre større bykoncentrationer har behov for.

Det er også en af de diskussioner, der foregår i Trekantområdet, hvor det faktisk er sådan, at borgmestre og andre, som man jo i nogle tilfælde skal lytte til og i andre tilfælde ikke skal lytte for meget til, også har den opfattelse, at når det handler om den kollektive trafik, skal den knyttes sammen via nærbaner i et S-togs-lignende system. Efter at man har fået Trekantområdet udnævnt til et landsdelscenter, opfatter man det faktisk som et ufravigeligt behov, som skal opfyldes. Det er også sådan, at passagertrafikken i Trekantområdet i dag er af et sådant omfang, at den godt kan bære et selvstændigt trafiksystem, sådan at man altså ikke er afhængig af, hvordan trafikmønstret er i forhold til IC3-tog, der indgår i landstrafikken mellem hovedstadsområdet og de større jyske provinsbyer. Så det er baggrunden for, at vi har taget det her forslag op.

Jeg vil så mere generelt til debatten sige, at det jo er rigtigt nok, at man ud af det her forslag kan se, at Enhedslisten prioriterer anderledes, end andre måske gør, for der er ingen tvivl om, at vi lægger afgørende vægt på at få løst de konkrete pendlereproblemer, der er i Danmark. Det betyder, at trafikudfordringer, pendlerudfordringer skal løses der, hvor de er størst, og derfor er vi også enige i, at der er nogle helt klare problemer, som eksisterer i Københavnsområdet, der er nogle helt klare problemer, som eksisterer i Århus- og Østjyllandområdet, der er nogle helt klare problemer, som eksisterer i Trekantområdet, og sådan er der en række områder, som det er meget vigtigt at få gjort noget ved. Vi er sådan set også helt enige i, at det, der er opgaven, det, der er vigtigt at drøfte på det tidspunkt, når regeringen kommer med sit udspil – det kommer alligevel til at danne udgangspunktet for drøftelserne, og derfor kan man vel tage det lidt roligt, indtil det er kommet – selvfølgelig er, hvordan vi prioriterer, så vi mest effektivt får løst trængselsproblemer og mest effektivt får løst det problem, der handler om udfordringen med at få transportens CO<sub>2</sub>-udslip reduceret, og at vi vel at mærke gør det så billigt, som det overhovedet er muligt.

Kl. 16:29

Der skal man jo huske på, at når Enhedslisten kommer med jernbaneforslag, som fremstår, som om de er dyre, og at man derfor kan sige, at Enhedslisten nok har et særligt finansieringsbehov, så må vi sige: Nej, det er sådan, at vores forslag til infrastrukturforandringer vil være billigere end langt de fleste udspil, der kommer fra

andre partier. I den plan, vi har fremlagt, vil vi bruge 30 år på at bruge 300 mia. kr., og jeg kan jo bare konstatere, at andre partier kan bruge tilsvarende og større beløb på kortere tid.

Så det er ikke sådan, at Enhedslisten fremlægger en dyr model for, hvordan vi løser trængselsproblemerne, eller en dyr model for, hvordan vi løser problemerne med CO<sub>2</sub>-udslippet. Nej, Enhedslisten fremlægger en billig og effektiv måde at løse problemerne på i forbindelse med den udfordring. Det vil også fremgå, når vi kommer med vores svar til regeringens udspil. Jeg håber og tror sådan set også, at der på en række områder vil være sammenfald mellem det og de prioriteringer, vi har i vores samlede plan, som vi fremlagde, dengang vi troede regeringen ville komme med sin plan, nemlig i starten af oktober måned. Vi havde planlagt at komme med den, 3 dage før regeringen kom med sin, men så endte det med at blive næsten 3 måneder. Så galt kan det jo gå. Men lad nu det være. Vi kan jo hive den frem af skuffen igen.

Jeg er da sikker på, at der vil være områder, hvor der er sammenfald, og så vil der sikkert være områder, hvor vi kan sige til regeringen at her kan de spare nogle penge, dem kan vi til gengæld bruge på noget andet. Så må man jo tage den derfra.

Jeg vil bare sige, at jeg da i hvert fald ser frem til, at det, der kommer ud af det på transportområdet den her gang, er en klart og markant øget fokusering på den kollektive trafik, en klart øget fokusering på togdriften. For det vil jo næsten ikke være til at forklare over for befolkningen med alt det, der er sagt om det, hvis det skulle falde anderledes ud. Jeg håber og tror da også på, at transportministeren og andre økonomisk ansvarlige kræfter i regeringen har været i stand til at holde de værste motorvejsbegeistrede mennesker nede, sådan at alt for mange unødvendigt dyre, unødvendigt dårlige, unødvendigt CO<sub>2</sub>-belastede løsninger ikke kommer med i udspillet. Så bliver det sikkert meget nemmere at nå frem til at resultat. Og skulle regeringen endelig komme så langt ud, at det bliver Socialdemokraterne, der står og kræver flere motorveje, så tag det som en ros til regeringens arbejde.

Kl. 16:32

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren.

Da der ikke er flere, som har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**11) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**

**B 22:**

**Forslag til folketingsbeslutning om fremme af folkeoplysningens vilkår.**

Af Bente Dahl (RV) m.fl.

(Fremsættelse 30.10.2008).

Kl. 16:32

**Forhandling**

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Forhandlingen er åbnet. Undervisningsministeren.

Kl. 16:32

**Undervisningsministeren (Bertel Haarder):**

Regeringen er enig i, at der er brug for at se på folkeoplysningens vilkår og fremtidige opgaver. Vi skrev allerede i regeringsgrundlaget for et år siden, at vi ville styrke bevidstheden om Danmark som et demokratisk samfund, og at vi bl.a. ville tage initiativ til at inddrage højskoler m.v. mere aktivt i undervisningsforløb om demokrati.

Det er en af grundene til, at regeringen gerne vil se på folkeoplysningens vilkår og muligheder for at bidrage til demokrati i Danmark, sådan som der også har været tradition for lige tilbage fra Grundtvigs tid. En anden årsag er, at der som ventet er opstået visse afgrænsningsproblemer i forhold til voksenuddannelsescentre. Vi talte om i forbindelse med kommunalreformen, at vi skulle holde særlig øje med, om voksenuddannelsescentre varetog deres forsyningsforpligtelser i tilstrækkelig grad, samt om der ville være tendenser til selvforsyning og diskrimination mod oplysningsforbundenes frivillige arbejde. Jeg tror såmænd, at det de fleste steder går fint, men Dansk Folkeoplysnings Samråd har bedt mig om at se på spørgsmålet. Man mener, at der faktisk er problemer.

Der kan være mange gode grunde til sådan nogle grænsestridigheder. Men når jeg ser tilbage, kan jeg jo se, at de folkeoplysende organisationer gang på gang har løst vigtige opgaver. Jeg

husker jo, hvordan jeg som integrationsminister var rundt og besøge danskundervisningscentre, og nogle af dem, der står klarest i min erindring, er såmænd de to, der var drevet henholdsvis af AOF og LOF i Næstved og i Kalundborg. Det ville da være ærgerligt, hvis man f.eks. så sagde, at det kunne oplysningsorganisationerne ikke længere gøre. De leverede faktisk nytænkning og kreativitet. Tilsvarende ville det være ærgerligt, hvis voksenuddannelsescentre benyttede ulige konkurrencevilkår til at udkonkurrere private aktiviteter i folkeoplysningsorganisationsregi. Så det skal et udvalg se på.

Så er der endelig dette nye element: nye tilrettelæggelsesformer, som et udvalg under ledelse af Else Theill Sørensen beskrev for et par år siden. Nu har det kørt en tid. Hvordan er det gået? Skal vi gå videre ad den vej?

I den forbindelse vil jeg godt nævne it-udviklingen som noget, der også bør indtænkes. For det kan jo være, at dele af folkeoplysningsaktiviteterne i lighed med voksenundervisningen i øvrigt kommer til at foregå elektronisk i fremtiden, og det kan man da roligt kalde en ny tilrettelæggelsesform. I det hele taget er der grund til, at vi minder hinanden om, at det ikke er nok med livslang læring – vi skal også have livslang e-læring. Og her kunne man jo tænke sig, at folkeoplysningen igen ville gå foran, som det er sket så mange gange tidligere.

Så af disse fire grunde har regeringen for længst meddelt Dansk Folkeoplysnings Samråd, at vi gerne vil nedsætte et udvalg til at se på folkeoplysningens vilkår og dens muligheder i fremtiden. Jeg har også drøftet det med højskolerne forening, som gerne vil deltage med et medlem. Jeg er også så småt ved at være klar med, hvem der i øvrigt skulle sidde i udvalget, samt et nærmere formuleret kommissorium, og jeg vil selvfølgelig gerne delagtiggøre Folketingets Uddannelsesudvalg i disse overvejelser.

Med de ord vil jeg give forslaget en velvillig modtagelse. Men det følger naturligvis af det, jeg har sagt, at jeg ikke synes, der er nogen grund til at vedtage det ved tredjebehandling, fordi tingene er i så god gænge, som de er. Om så Det Radikale Venstre på den ene eller den anden måde har bidraget til denne gode gænge med de udmeldinger, der har været, skal jeg ikke kunne sige. Jeg har reageret på en henvendelse fra Dansk Folkeoplysnings Samråd. Det kan være, Det Radikale Venstre har gjort det samme. Det synes jeg ikke skal skille os ad, bare der sker noget på feltet.