

(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 Brundtland-rapporten, 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 regerin-gen for, at den vil tage sig tid til at finde frem til de rigtigste løsninger. Det er også urigtigt at på-stå, 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 mi-nisteren, 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-