

[Knud Lind]

radeforslag, som er fremsat nu, da rødt ikke er godt længere. Nu er det grønt, man skal have fat i. Derfor har man ikke engang beskæftiget sig med at uddybe det med nogle ordentlige bemærkninger. Det er et hastværksarbejde. Jeg vil tilslutte mig dem, der siger, at de vil godt vente på noget, der er lidt mere bund i end det, der er lagt frem her.

**Larsen-Ledet (RV):**

Der er sagt utrolig meget om Danmarks trafikale forhold inden for de sidste par år. Jeg vil næsten tro, at der ikke er sagt så meget på et tidligere tidspunkt end her i den senere tid.

En hel del af denne debat er udmøntet i konkrete forslag og aftaler, som peger fremad, som fremmer den energi- og miljøvenlige kollektive trafik. Det har vi været med til fra radikal side, og det glæder vi os over.

I alle trafikspørgsmål rykker vi selvfølgelig i radikal retning ud fra vores kollektive trafik- og miljøpolitiske holdning. Men vi har ikke alle sammen samme holdning til de spørgsmål. Der er andre partier, der trækker i en anden retning og har sine trafikholdninger, som man søger at fremme, og det er der ikke noget at sige til. Sådan er det nu en gang, og sådan er Folketinget også. Derfor fik vi f.eks. også en aftale om en Storebæltsforbindelse med biltrafik. Der var vi i mindretal, og det må vi tage til efterretning, for der var flertal for det. Vi kan ikke ændre ved et flertal. Der er et flertal i Folketinget, der vil, at det skal være sådan.

Nu taler vi så om en Øresundsforbindelse, hvor vi nok får det samme skisma som ved Storebæltsforbindelsen, om der kun skal være togforbindelse, eller om der også skal være en vejforbindelse. Vi har ud fra vores holdning, og det er vores ret, advaret imod det sidste, men hvis det kan glæde SF, kan jeg da oplyse, at Det Radikale Venstre ønsker en grundig vurdering af konsekvenserne ved en kombineret Øresundsforbindelse, miljømæssigt og økonomisk.

Jeg har bemærket, at trafikministerens konklusion vedrørende Øresundsforbindelsen går på, at den rigtige miljøløsning vil være en tog-tunnel, og den bedste økonomiske løsning vil være en kombiform.

SF har helt klart ret til at fremsætte de forslag, de har lyst til, selv om de er overflødige. Jeg mener nok, at dette forslag sådan set er ret overflødigt, fordi vi får den debat på et senere

tidspunkt, en virkelig debat, hvor der skal udstikkes linier for fremtiden på det trafikale område.

Men vi bruger – uanset SF's solekklare ret, som jeg vil være med til at forsvare – megen tid og mange kræfter i regeringspartierne på trafikale spørgsmål, og i maj 1990 kommer regeringen og trafikministeren med en transportpolitisk handlingsplan med det formål at nedbringe energiforbruget og miljøbelastningen i transportsektoren. Det er den praktiske politik, der giver resultater, også på trafikområdet. Det er den linie, vi har valgt at følge i Det Radikale Venstre – med respekt for de parlamentariske realiteter.

**Arne Melchior (CD):**

Min gode kollega hr. Tommy Dinesen kom givetvis til at citere mig forkert, da han sagde, at jeg skulle have sagt i torsdags, at erhvervslivet råber og skriger efter faste forbindelser. Det synes jeg ikke de gør, og jeg har i hvert tilfælde ikke sagt det. Jeg tror ikke engang, jeg nævnte erhvervslivet som sådan, men jeg gjorde opmærksom på, at faste forbindelser ville være en stor fordel for al samhandel, for alt samkvem, og at en fast forbindelse over Øresund ville være en meget stor fordel for det københavnske og sjællandske handels-, forlystelses- og kulturliv.

Nok om det. Jeg skal gå over til beslutningsforslag nr. B 44.

Mit hovedindtryk er, som jeg også på CD's vegne havde lejlighed til at sige i december 1989, da vi så et par beslutningsforslag fra Kristeligt Folkeparti om helt andre emner, hvor man satte 6, 8, 10 punkter om ret forskellige ting op i det samme beslutningsforslag, at det er uegnet til bearbejdelse i Folketinget. Jeg tillod mig dengang at sige det, og det mener jeg altså stadig.

Man kan ikke forholde sig til så mange helt forskellige emner under behandlingen af ét forslag. Bare for at nævne i flæng: Jernbaneforbindelser mellem Norden og Europa, variable afgifter for godstransport på veje, forbud mod visse kemikalie- og andre farlige transportere, indførelse af strenge emissionsnormer for dieselmotorer, hastighedsovervågning på landeveje og trafikveje, udbygning af medtageordninger for cykler osv. Det er ting, der hører hjemme i forskellige love, under forskellige ministerier, og som SF nu altså vil have Folketinget til