

[Inger Stilling Pedersen]

der kommer til at ligge bag det, vi får til diskussion fra ministeren på et senere tidspunkt, så jeg vil ikke være slet så negativ, som andre måske har været.

Margrete Auken (SF):

Det er rigtigt, at vi har forsøgt nogle gange fra SF's side at få rejst en debat i Folketinget om trafik og miljø, og vi har med en ihærdighed, som vi efterhånden selv begynder at synes er beundringsværdig, insisteret på, at den skulle foregå i trafikpolitisk regi og ikke i miljøpolitisk. Det tror jeg nok jeg vil fastholde, selv om jeg må indrømme, at det havde været en fornøjelse af have haft miljøpolitikkerne hernede i salen i stedet for trafikpolitikkerne. Jeg tror også, at miljøpolitikkerne er bedre til trafikpolitik, end trafikpolitikkerne er.

Lad så det være sagt først, men så tror jeg alligevel, vi må fastholde, at vi skal prøve, om ikke vi kan holde det her i trafikpolitisk regi. Her henholder jeg mig bl.a. til den udmærkede redegørelse, der lige er kommet fra regeringen, fra Miljøministeriet, »Mål og midler i miljøpolitikken«, hvor miljøministeren gør meget ud af, at vi skal have integreret disse områder i sektorerne. Jeg forstår, hun har det hårdt, meget hårdt endda, når hun skal videre. Altså at miljøministeren, ja, det er en dame, jeg må godt sige »hun« om hende i en bisætning – undskyld, det må jeg heller ikke – så siger vi, at miljøministeren har det hårdt, når miljøministeren skal forhandle med de andre ministre om, hvordan miljøministeren skal komme videre med miljøministerens planer om at få programmerne integreret i miljøministerens langsigtede handlingsplan.

Nu er hr. Arne Melchior her ikke, men han er vel nok den største af katastroferne, fordi han burde vide bedre. Jeg vil ikke bebrejde hverken hr. Ikast eller hr. Svend Heiselberg deres indlæg og lade dem stå for, hvad de er, men det er en skam, at hr. Arne Melchior, som faktisk har arbejdet en del med tingene, f.eks. kan stå her og blæse sig op over, at der indgår mange ministeriers områder i det. Det er jo præcis det, som miljøministeren har bedt om, når miljøministeren har lagt sine – må jeg godt sige sine? – miljøministerens redegørelser frem.

Og så til dem, jeg synes det er værd at svare. Det er først og fremmest trafikministeren, det er fru Tove Lindbo Larsen, og det er fru Inger Stilling Pedersen.

Jeg vil først sige til trafikministeren, at på baggrund af den debat, vi har haft, er jeg helt taknemmelig over det svar, jeg fik. Jeg var frygtelig skuffet i starten, men jeg kan da godt høre, at med de rådgivere i regeringspartierne, som trafikministeren har, var det såmænd flot. Vi ser så frem til at få en plan i maj.

Ministeren synes, det er lidt utilstedeligt med alle de debatter, vi rejser, men nu er Folketinget faktisk det sted, hvor politik laves. Det er ikke hverken i regeringen eller i udvalg eller noget som helst andet sted, det er i Folketinget. Det må jeg også sige til hr. Ikast. Det er altså ikke særlig uforskammet, at vi bruger Folketinget til at lave politik i. Ifølge grundloven er det dér, det skal gøres, selv om man kan sidde så længe i et regeringsparti, at man efterhånden opfatter sig som et ekspeditionskontor, hvis man sidder i Folketinget.

Men sådan er sagen altså ikke, selv for et regeringsparti. Det er her, det skal foregå, og det er ikke spor uforskammet, at vi tager sagerne op. Jeg tror også, at de embedsmænd, der skal sidde og arbejde med det, er helt taknemmelige over, at vi får en debat om det, fordi det er et stort og komplekst område. Så jeg ser frem til, at trafikministeren har disse områder med.

Jeg er ked af, at vi ikke kunne få nogen meldinger; jeg ved jo, at der foregår en masse ting allerede. Der er f.eks. forhandlinger om, hvad for en slags vejskatter man skal have. Jeg ved godt, at Danmark ikke spiller nogen særlig god rolle her, men de indgår faktisk i trafikpolitikken, selv om det er Skatte- og Afgiftsministeriet eller Finansministeriet, eller hvem det nu er, der har dem.

Det havde været meget, meget spændende, om vi kunne mærke, at en miljølinie var ved at slå igennem her, så vi f.eks. kunne få noget af det igennem, der er indført i Sverige, hvor man har variable afgifter, hvor man har et 12-km-system, og hvor man i øvrigt har indført en måde at afregne brændselsstoffer på, både benzin og andre brændselsstoffer, hvor miljøomkostningerne inddrages.

Jeg vil så her hviske til trafikministeren – hvis han ikke synes, det er utilstedeligt – at han skulle prøve at lytte lidt til svenskerne og give ideerne videre til udvalget. Der ligger faktisk nogle parametre dér, som er meget brugbare.

Til fru Tove Lindbo Larsen vil jeg selvfølgelig sige tak. Det er ikke bare, fordi man bliver