

udgangspunkt. Det er faktisk ikke set før, og det er vel rent faktisk det, vi skulle bruge lidt kræfter på, for det er noget helt nyt: At se udviklingen i sammenhæng med, at redegørelsen bliver et dansk udspil til det planarbejde, man er gået i gang med i EU, og som skal drøftes i foråret 1997.

Jeg vil godt sige til de partier, der har stillet forespørgslen, at SF har fremsendt høringssvar. Når partierne har læst høringssvarene så grundigt, har jeg undret mig over, at ingen af partierne har læst SF's høringssvar, for vi har nemlig brugt vores demokratiske ret til som parti at indsende vores meninger om det materiale, der er sendt ud, og det kunne alle andre partier også have gjort. Jeg siger ikke, at vi er meget bedre end alle andre, og at det ikke er i orden med forespørgselsdebatten, for det synes jeg faktisk det er. Men det er da klart, at når vi har tænkt tingene igennem i SF og har lavet vores høringssvar, vil mit indlæg i dag i hovedtrækkene følge de linjer, vi allerede har fremsendt til miljøministeren, linjer, som jeg vil understrege i dag, og som jeg meget stærkt vil opfordre miljøministeren til at rette forslaget ind efter.

Vi kan sagtens se behovet for også at anskue landsplanlægning i et europæisk perspektiv. Det er helt oplagt, at initiativer i Sydsverige vil påvirke os, og vi er afhængige af beslutninger, som tages på den anden side af Østersøen. Hvis der laves en bestemt prioritering i de tyske delstater, som ligger op til Østersøen, får det betydning for os, og sådan kan man kigge rundt i alle vores nærområder på den anden side af grænserne.

Men vi er især optaget af den vinkel, fordi vi i disse år oplever markedets centralisering med enorm styrke. Når vi taler om problemet med planlægning, handler det jo om, at det er EU's åbning af det indre marked og de deraf følgende beslutninger samt den globale internationalisering af økonomien, der fører til centralisering, og jeg ville have taget Venstres og De Konservatives indlæg indtil nu mere alvorligt, end jeg faktisk har gjort, hvis man havde været bare en smule inde på det. Jeg ved godt, at det rammer hellige køer i partiprogrammerne, for konklusionen vil jo blive, at man skal gribe ind over for markedet og styre markedet, mens de to partier bilder vælgerne ind, at det er det stik modsatte, der er det rigtige svar. Når vi forstår det udgangspunkt, bliver vi endnu mere kritiske over for den linje, der er lagt.

Jeg vil citere regeringens mål – det kan godt være, det står flere steder, men jeg har fundet et godt sted, hvor der står:

»For det første at optimere indretningen af det europæiske rum og fremme en bæredygtig udvikling. For det andet at sikre danske interesser tilgodeset, så Danmark kan fremstå med en attraktiv og konkurrencedygtig rumlig struktur på tærsklen til det næste årtusind.«

Det er i sandhed ikke det klareste budskab, der er kommet fra miljøministerens mund. Der plejer at være lidt mere klar snak, hvad det egentlig handler om. Nu kan uklarhed jo være ubehagelig, men jeg synes i virkeligheden, det er værre, når man ser, at redegørelsen er præget af en masse modsætninger. Man kommer med rigtige miljømål, f.eks. dette: »Trafikarbejdet skal reduceres markant for at modvirke de største miljøproblemer, Europa står over for.«

Okay, det er jeg enig i. Men hvad bliver så svaret, når man ser på de konkrete udspil? Jo, så skal vi fortsætte udbygningen af motorvejene, men det er Venstre og De Konservative selvfølgelig enige i. Der skal opbygges en motorvejs-trekant mellem København, Oslo og Stockholm, og jeg synes, det er direkte forrykt at forestille sig, at Danmark i år 2018 forsat skal have 11 indenrigslufthavne.

Det er da skørt. Det var da sådan noget, vi skulle diskutere: om det er en rigtig udviklingslinje. Vi siger, den er forkert. Vi vil have den ændret.

Den måde, Femer Bælt-forbindelsen er håndteret på, kører efter min opfattelse efter samme cementtankegang. Havde man sagt, at den kun skulle være togbaseret, havde jeg forstået logikken i det, man skriver på en af siderne, nemlig at man skal mindske transportarbejdet i Europa.

Vismændenes nylige rapport, hvor de tager transportområdet op, viser jo, at havde man bare ladet den kollektive trafik få de samme vilkår som biltrafikken, havde vi haft 20 pct. mere af vores transport ovre på kollektiv trafik, end det er tilfældet i dag. Det viser, at her er et område, hvor der kan gøres noget, og hvor vi politisk må gøre noget. Men er Venstre og De Konservative med på det? Det er jo højere benzinpriser, det er restriktioner over for bilismen osv. Nej! Og det er derfor, jeg ikke tager så alvorligt på indholdet af denne debat i dag.

Der må foretages et valg, og mit spørgsmål til miljøministeren i dag er, om vi kan få det valg foretaget i den endelige udgave. For min skyld kan det godt komme i flere scenarier, som hr.