

en indsnigende superliberalistisk holdning om, at selv offentlige institutioner, som vi kan styre med politiske håndtag her fra Folketinget, skal sejle deres egen sø og være effektive på en eller anden dumeffektiv måde. Men det er klart, at når vi har offentlig foretagsomhed, offentlige institutioner og offentlig virksomhed, hvor der er monopoler, er det selvfølgelig en politisk styring, der skal til, og her kan vi handle.

Private erhvervsvirksomheder, som skal overleve, og som skal skabe merværdi osv., kan vi selvfølgelig ikke dirigere rundt med og diktere, hvor de skal være. Men det, vi her i Folketinget har mulighed for at styre, er offentlig virksomhed, og jeg vil gerne understrege, CD ikke altid er optaget af, at alt skal udliciteres og køre på egen hånd og være selvkørende, for så får vi nemlig et samfund, der ikke tager de hensyn, som bør tages i denne sammenhæng, når det gælder fordelingen i regionerne.

Der vil selvfølgelig altid i et samfund ske strukturændringer; der vil være ting, der ikke længere skal bruges, og der vil være beslutninger af forskellig slags, som må tages. Vi kan bare tænke på afskaffelsen af det toldfri salg og de virkninger, det har givet i nogle hjørner af landet, og vi kan tænke på forsvarsforliget, som andre også har nævnt. Den slags giver nogle hårde hug nogle steder, og nogle gange kan vi ikke undgå det, men andre gange skulle vi måske tænke os lidt mere om.

Staten og de offentlige institutioner kan godt være med til at ordne nogle af tingene. Nogle har nævnt, at vi her i Folketinget bør spekulere lidt mere i de nye muligheder, der er på IT-området – både i nogle forsøg, hvor staten kunne gå foran, og bestemt også ved at bruge medierne og de muligheder, der ligger i dette værktøj, til at ændre opfattelsen af, hvordan vi rent regionalt skal placere de opgaver, staten har.

Masser af de opgaver, staten har, kunne det være utrolig godt at lægge ud i regionerne. Jeg tror faktisk, det ville være en gevinst for nogle af styrelserne eller andre offentlige institutioner, for det kunne næsten blive en mentalhygiejnisk øvelse i, hvordan tingene foregår rundt omkring i landet. Det ville påvirke den daglige administration i en lidt anden form end den selvforståelse, man ofte kan have, når man klumper sig sammen i et centrum, et Mekka.

Det, der også er vigtigt i denne sammenhæng, er at tale infrastruktur. Vi har en løbende diskussion, der går på, om det ikke kunne undgås at flytte rundt, men vi må gøre os klart, at

de yderområder, som har vanskeligt ved at klare sig økonomisk i dag, bliver tømt for de mennesker, som har høje indkomster, har en høj beskæftigelsesmæssig aktivitet og er med til at styrke områderne, fordi de er med til at give den homogenitet i samfundet, som skal til i yderområderne, og vi må gøre os klart, at hvis vi bliver ved med at tale om, at det, vi skal foretage os, er at lægge så mange hindringer som muligt i vejen for, at man kan bevæge sig rundt i samfundet, går udviklingen i retning af en stærk og ødelæggende centralisering.

For at tage et eksempel vedtog vi i 1999 nogle love om nogle nye veje, men i september 1999, da vi skulle lave finansloven, mødte regeringen op uden én krone til det, der lige var vedtaget. Om natten eller om morgenen, lige før finansloven faldt på plads, fik man flyttet 54 mio. kr., tror jeg det var, til de tre nye vejstrækninger. Men det var ikke helt nok til at dække omkostningerne, og de mennesker, der bliver påvirket af den beslutning, der er taget, fordi deres ejendomme skal eksproprieres, bliver fastlåst og har ikke rigtig nogen muligheder for at komme til at handle i deres hverdag. Det synes vi ikke man kan være bekendt.

I Landsplanredegørelse 2000 siger miljøminister Svend Auken i forordet, at fysisk planlægning går ud på at bremse væksten i transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip. Jamen når han siger det, er det det samme som at sige, at vi skal affolke yderområderne. Men lad os så se, om det er det reelle problem. Inden for de næste 15 år må vi forvente at vi ikke kører på benzin og diesel længere, fordi der er udviklet nye teknologier, og det vil sige, at udslippet ikke bliver det store problem.

Lad os også slå fast, at 75 pct. af al den transport, der foregår i dette land, foregår i private biler, mens 14-15 pct. er kollektiv trafik, og den er stærkt koncentreret omkring Intercitystrækningerne og i og omkring storbyerne. CD har altid talt for, at vi skal have en ordentlig kollektiv trafik, men det må også siges, at der er visse dele af landet, hvor det ikke er muligt at transportere alt med kollektiv trafik, og vi smadrer altså mulighederne for, at ydersamfundene kan fungere og være homogene i deres befolknings sammensætning, hvis vi stort set altid lytter til de kloge, der laver rapporter om, at inden længe skal benzinen koste mere, eller også skal der laves en eller anden forhindring for, at man kan bevæge sig individuelt. Det er væsentligt at kunne bevæge sig frit her i samfundet.