

[Margrete Auken]

Lad mig så sige, at det er problemet om samarbejde, det kniber med. Det kniber så åbenlyst; da trafikministeren skulle remse op, sad jeg selv med en afkrydsningsseddel for at se alt, hvad Trafikministeriet har gjort. Så vidt jeg kunne se, glemte trafikministeren ikke noget.

På ét område skal Trafikministeriet have ros. Det tror jeg nu også jeg gjorde i min tale. Det drejer sig om færdselssikkerheden, hvor jeg mener, at i hvert fald dele af Trafikministeriet har været glimrende, og jeg vil også sige, at jeg vil da håbe, at vi kunne få overflyttet færdselssikkerheden til Trafikministeriet. Det være ikke sagt for at skabe yderligere splid i regeringen, blot for at sige, at det ville være en hensigtsmæssig måde at følge det op på, som trafikministeren sagde.

Men på ét punkt er Trafikministeriet fuldstændig blank, og det er, når vi kommer til de konkrete miljøting, først og fremmest hvad angår luftforureningen. Det var derfor, vi havde det fremme i dagsordenen. Pænerer er den heller ikke, end at vi godt nok er klar over, at dette var altså ABC for analfabeter, vi var i gang med her, hvis vi skulle tvinge Trafikministeriet til for en gangs skyld at tage luftforureningen alvorligt. Det er det, hele sagen står på endnu.

Der er også problemer med arealanvendelse: Hvordan laver vi en trafikstruktur, som bruger mindre areal? Men først og fremmest er der problemer på luftforureningssiden, og det kan ikke løses i Miljøministeriet.

Miljøministeren og statsministeren siger gang på gang, at vi er nødt til at løse dette i de forskellige sektorer. Det var derfor, det havde været interessant at tage miljøministerens anden redegørelse til efterretning, så vi også havde fået gokket, ikke trafikministeren i hovedet – jeg vil stadig prøve at fritage ham lidt fra tæskene – men hans ministerium, sådan at vi kunne få lidt gang i det og vores ministre næste gang kunne fremstå lidt mere pompøst i spørgsmålet om luftforurening.

Her vil jeg godt opfordre trafikministeren til at bruge de gode resultater, man har fra trafiksikkerhedsarbejdet, til også at inddrage miljøspørgsmålene. I det forslag til rekommandation til Nordisk Råd, som vi fik vedtaget på sessionen, og hvor altså som sagt ministerens egne partimedlemmer stemte for, understreges betydningen af også at inddrage disse miljøting. Man arbejdede dér med at sige, at vi skal have

sammenstillet de kundskaber, vi allerede har – og vi har faktisk temmelig mange – og at vi skal i gang med pilotprojekter, vi skal prøve at se, hvordan vi kan udvikle erfaringer. Jeg vil godt læse rekommandationen op, som blev vedtaget, hvor Nordisk Råd rekommanderer Nordisk Ministerråd at lave en sammenstilling af forhåndenværende kundskaber om de nordiske storbyers trafik- og miljøproblemer og på baggrund deraf at foretage den nødvendige kompletterende udredning samt på grundlag af dette udredningsarbejde udarbejde modeller over forskellige strategier for at løse storbyernes trafik- og miljøproblemer. Det kan da godt være, at der stadig væk er mulighed for, at Trafikministeriet vil tage denne opgave alvorligt.

På den baggrund vil jeg også sige, at vi håber da meget, at det, jeg har sagt om Trafikministeriets forberedelse til CEMT-konferencen, er forkert. Jeg har da bestemt ikke lyst til at få ret i denne sag. Jeg håber da, at man i Trafikministeriet får lært dette med luftforurening, sådan at Danmark kan komme på niveau med det, der foregår i lande, vi gerne vil sammenligne os med her.

Jeg ved da udmærket godt, at det danske trafikministerium formelt er med i arbejdet. Men jeg har altså undrende ledt i de forskellige ting, der er kommet fra Trafikministeriet, for at se, hvor man hentede sine ressourcer fra til at være i stand til at foretage dette arbejde tilstrækkelig godt. Jeg synes ikke, at noget af det, vi har hørt fra trafikministeren i dag, tyder på, at ministeriet er i stand til at gøre det. Men jeg tror på den anden side heller ikke, at ministeriet ikke er i stand til at lære det. Jeg havde ikke ganske ret før, da jeg sagde, at ministeriet var totalt uomskifteligt. Det er faktisk lykkedes at få sagen ind med cyklister og kombinationen med cykler og kollektiv trafik – det holdt hårdt, men det kom med i temarapporten til sidst. Til lykke med det!

Så vil jeg endelig sige tak til fru Hanne Seve-rinsen, som lovede os, at vi ville få noget, der var meget bedre end vores dagsorden, når nu Brundtland-kommissionens redegørelse kom fra regeringen. Jeg skal her ikke undlade at bemærke, at jeg især er spændt på Trafikministeriets bidrag til virkeliggørelsen af Brundtland-kommissionens redegørelse.