

[Formanden]

forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Forespørgsel nr. F 20:**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Hvordan vil regeringen sikre, at det, der faktisk sker på transportområdet, ikke direkte modarbejder de mål, regeringen har sat sig i sin handlingsplan for miljø og udvikling, og hvad gør man rent konkret for de forskellige trafikmidler, så Danmark på CEMT-konferencen om trafik og miljø til november kan fremtræde som et land, der tager Brundtlandkommissionens anbefalinger af nedskæring i energiforbruget og formindskelse af luftforureningen alvorligt?«

Af Margrete Auken (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 23/2 89. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/3 89).

Begrundelse**Margrete Auken (SF):**

Transporternes betydning for miljøbelastningen, især luftforureningen, bliver nu klar for flere og flere, men det har knebet med at få den taget alvorligt.

Regeringens handlingsplan for miljø og udvikling var faktisk ret opløftende, fordi regeringen viste sig særdeles bevidst om problemernes art og omfang.

Også skitserne til, hvordan de skulle løses, lå tæt på, hvad SF har fremhævet. SF var da også fuldt af lovord. Men vi havde unægtelig en mistanke om, at problemet var ved at blive begravet i velvilje, i løfter om handlingsplaner, for endelig at blive slutdeponeret i rapporter. Virkningen på den faktiske trafikpolitik ville næppe være til at øjne.

Mistanken blev bekræftet allerede dagen efter, hvor det var umuligt at få regeringen til at sige noget om, hvordan man kobede alle de flotte miljøord på det største projekt, vi har i gang: den faste forbindelse over Storebælt. Men her har man jo hele tiden været angst for sobre analyser, fordi i hvert fald to af forligspartierne har et ligefrem lidenskabeligt forhold til motorvejsbroen og ikke skal risikere dens liv i en ulidenskabelig undersøgelse. Så alle pro-

blemerne blev gemt væk under det gultæppe, der hedder: Der kommer en handlingsplan til næste år.

Så havde vi debatten om miljøafgiften i byerne. Igen kom gultæppet i brug. Det er, som om man overhovedet ikke har tænkt sig at drøfte problemerne, endsiige gøre noget ved dem, før om et år. Imens intensiveres debatten internationalt – og ikke bare debatten, men også den faktiske politik.

Også i Danmark sker der noget inden for trafikpolitikken, men det sker helt uden sammenhæng med de fine ord om energi og miljø. Det er, som om ingen i regeringen kerer sig om, hvorvidt det direkte modarbejder regeringens egne erklærede hensigter.

Den fremgangsmåde går altså ikke. Derfor har vi spurgt regeringen, hvordan den vil forhindre, at den direkte modarbejder sig selv på området transport og miljø.

Til november skal der være en konference om transport og miljø i de europæiske trafikministres, altså CEMT's, regi. Det ville jo være skrækkeligt, om Danmark dér bare stod op og sagde, at om et år kommer der en handlingsplan. Sådan vil man naturligvis heller ikke sige. Men så ville det faktisk være spændende, om også Folketinget allerede nu kunne komme til at høre, hvad regeringen har tænkt sig at gøre for at integrere miljøet i trafikpolitikken.

Besvarelse**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg har fundet det noget forbavsende, at der rejses en forespørgselsdebat med dette indhold på nuværende tidspunkt. Det er ikke så længe siden, at vi havde en forespørgselsdebat om regeringens handlingsplan om miljø og udvikling. Og i den forbindelse gjorde jeg rede for, hvad det var hensigten at gøre på transportområdet.

Som det fremgår af handlingsplanen og af mit indlæg under debatten den 26. januar, har regeringen fundet det nødvendigt, at der sker en nærmere vurdering af de forskellige handlingsmuligheder på transportområdet, herunder mulighederne for overflytning af trafik fra den individuelle transport til kollektiv transport. Der er derfor igangsat et udvalgsarbejde, som i løbet af det næste års tid skal munde ud i en konkret handlingsplan på transportområdet.