

[Trafikministeren]

Jeg mener ikke, at vi skal foregribe dette arbejde ved på nuværende tidspunkt at komme med udmeldinger om, hvad regeringen agter at gøre eller ikke gøre i denne sammenhæng. Det vil ske på baggrund af de vurderinger, som udvalget lægger frem.

Jeg vil gerne understrege, at udvalgets opgave dækker et meget bredt spektrum af handlingsmuligheder, således at der kan etableres et solidt grundlag for regeringens beslutninger.

For god ordens skyld vil jeg dog gerne sige, at der ikke skal herske tvivl om, at de hovedsynspunkter, der indgår i regeringens handlingsplan for miljø og udvikling, fortsat skal danne grundlag for det igangsatte arbejde og for de beslutninger, som nødvendigvis må træffes i perioden, indtil udvalgsarbejdet er færdiggjort.

I forespørgslen foretages en sammenkobling mellem regeringens handlingsplan i relation til Brundtlandrapporten og den CEMT-konference om trafik og miljø, som skal afholdes til november. Det er naturligvis også korrekt, at de to ting vedrører samme emne, men jeg vil imidlertid gerne understrege, at CEMT-konferencen er besluttet for lang tid siden og uafhængigt af Brundtlandkommissionens rapport, og at den overordnede tilgang til konferencens emne vil blive trafikpolitisk. Det vil sige, at det på konferencen diskuteres, hvordan samtidens og fremtidens transportbehov kan tilfredsstilles med de færrest mulige negative effekter for det omgivende samfund.

For at forberede konferencen bedst muligt og, såfremt der er basis herfor, finde en fællesnordisk holdning til konferencens form og indhold er der under Nordisk Embedsmandskomite for Transport nedsat en miljøgruppe. Gruppen har – ud over forberedelsesarbejdet – til opgave at opsamle erfaringer på nordisk plan om trafikale effekter på miljøet. Dette erfaringsgrundlag vil så vidt muligt blive indarbejdet i CEMT-konferencen.

De konklusioner, som drages på konferencen, vil naturligvis indgå i vurderingen i udvalget vedrørende trafikhandlingsplanen for miljø og udvikling, men der er ikke tale om, at jeg vil søge udvalgsarbejdet forceret med henblik på CEMT-konferencen, hvilket næppe heller ville være muligt.

## Forhandling

**Margrete Auken (SF):**

Jeg har ikke megen lyst til at takke for, at ministeren på denne mistrøstige måde bekræftede mine værste anelser. Men så må vi andre jo prøve at sige noget sammenhængende om problematikken, når regeringen er ude af stand til det.

Følgerne af trafikens forurening er ganske voldsomme. Trafikken er en af de største bidragydere til luftforureningen og dermed til skaderne på skovene. Og hvad med den øvrige natur, dyrene eller menneskene for den sags skyld? Luftforureningen ødelægger bygninger og kulturmindestårker. Forureningen bæres gennem luften til havet, hvor den f.eks. kommer med det tredjestørste bidrag til nitratforureningen. Det har meget lange udsigter med at nedbringe trafikens energiforbrug og forurening, hvis man ikke griber drastisk ind i selve valget af transportmidler. Ja, bare at fastholde dens nuværende energiforbrug kan blive en sej sag, hævder regeringen selv.

Der er gang i debatten. Det er der i hele Europa, og Danmark er utvivlsomt flot placeret, når det gælder debatten. Hos os er det ikke kun miljøbevægelserne og de grønne politikere, men for et par måneder siden også regeringen selv.

Derimod har vi en mere sjosket placering, når det gælder handlinger. Dem er der derimod kommet gang i andre steder, især i Schweiz og Vesttyskland, men også i Østrig og Frankrig, og tendensen vil givetvis forstærkes. Dels har man i disse lande et ganske alvorligt trafiktæthedsproblem, som tvinger alternative løsninger igennem, dels har man altså også dér en aktiv miljøbevægelse, der har haft bedre held med at skaffe sig gehør blandt de magtfulde politikere.

Det er vel værd at bemærke, at man endnu ikke nogetsteds rigtig har taget fat på energiforbrug i og forurening fra flytrafikken. Når det sker – forhåbentlig snart, for det tiltrænges overmåde – kommer der yderligere skred i det hele. Skal vi komme lykkeligt ind i den udvikling, er vi imidlertid nødt til at gøre noget aktivt.

Kapaciteten på det danske vejnet er betragtelig. Uden de store kaosproblemer kan vi klare den forventede trafikstigning her. Presset fra truende trafiksammenbrud får vi med andre ord næppe til at hjælpe de miljømæssigt rigtige