

[Margrete Auken]

bil. Det er snart ligegyldigt, hvor de bor henne, og hvis de har to biler, er det helt umuligt for dem at klare sig uden to biler. Det er snart lige meget, hvor de bor henne. Så der er altså frygtelig meget mere psykologi i dette her, men kunne vi få lidt rationalitet ind i det og en stor portion hensynsfuldhed, så alle kommer med – og det tror jeg fru Inger Stilling Pedersen og jeg kan enes om – så er vi allerede meget langt. Men vi er altså oppe imod skrappere kræfter end dem, der sættes af rationaliteten i denne sammenhæng. Hvis fru Inger Stilling Pedersen møder en person, der kan undvære sin bil, så ring lige til mig. De er nemlig meget, meget sjældne.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

I sine sidste bemærkninger under denne korte bemærkning sagde fru Margrete Auken noget af det klogeste, jeg har hørt hende sige – det kan jo så være et relativt begreb – idet fru Margrete Auken sagde, at jo mere vi kunne enes om dette her, jo bedre.

Det vil jeg gerne tage udgangspunkt i, for de indlæg, som er kommet her i dag, og som jeg siger tak for, synes jeg generelt har indeholdt en lang række og langt overvejende positive tilkendegivelser, og den kritik, der har været, synes jeg gennemgående har været konstruktiv.

Jeg har jo ikke kunnet konstatere fuld enighed om, hvilke midler der bør tages i anvendelse, men det er mit indtryk, at der er bred opbakning bag de målsætninger, regeringen har sat sig for at leve op til Brundtlandrapporten på transportområdet.

Det har været fremført som et kritikpunkt, at handlingsplanen indeholder for mange udsagn om, at regeringen vil overveje, og at regeringen vil arbejde for forskellige ting, og for få konkrete handlinger.

Jeg synes nu ikke, der er grund til at være så skeptisk. For det første må man gøre sig klart, at denne handlingsplan er den første samlede fremstilling af energi- og miljøproblemer på transportområdet, og samtidig er den et bud på, hvad der bør gøres over en bred front for at nå målsætningerne.

For det andet indeholder planen jo faktisk nogle ret kontante anvisninger på, hvor det vil være nødvendigt, og hvor det vil være hensigtsmæssigt at sætte ind, men man må huske på, at det er en meget langsigtet plan, og det er derfor vigtigere, at det er de rigtige beslutninger, vi har truffet, end at det sker over hals og hoved.

Jeg mener derfor ikke, der er grund til at kritisere, at det på nogle områder er nødvendigt med yderligere overvejelser, før der tages endelig stilling til de konkrete virkemidler.

For det tredje kommer man ikke uden om, at en række foranstaltninger kun kan gennemføres i international sammenhæng – i hvert fald hvis de skal have nogen mærkbar effekt – og vi vinder derfor ikke noget ved at prøve at gennemføre sådanne foranstaltninger alene i Danmark. Derfor må en stor del af indsatsen gå ud på at påvirke den internationale udvikling i den rigtige retning.

For det fjerde kan jeg pege på nogle helt konkrete eksempler, som viser, at regeringen er parat til at følge intentionerne op med aktiv handling. Lad mig f.eks. nævne de foranstaltninger, der allerede er truffet med hensyn til katalysatorer i bilerne, og som i sig selv vil få stor betydning for reduktionen af transportsektorens miljøpåvirkninger.

Den politiske aftale, der er indgået med henblik på en styrkelse af jernbanetrafikken, og som er nævnt her under debatten, er et andet eksempel.

Jeg vil også gerne påpege, at transporthandlingsplanen er blevet til gennem et omfattende og indgående samarbejde mellem en række ministerier. Dette arbejde har resulteret i et meget omfangsrigt materiale, som vil udgøre et godt grundlag for det videre arbejde – det er der da også fra næsten alle sider givet udtryk for – og som vil kunne indgå som en del af grundlaget for beslutninger, der skal træffes om helt konkrete projekter, f.eks. etableringen af fremtidige faste forbindelser.

Jeg tror, at det i det fremtidige arbejde er vigtigt at distancere sig fra nogle af de myter og fordomme, der eksisterer på dette område, og som det foreliggende materiale i vidt omfang har gjort op med. Forestillinger om, at man kan løse alle problemer ved at satse ensidigt på kollektiv trafik eller ved at flytte godstrafik fra lastbil til bane, holder ikke stik.

Omvendt må man heller ikke tro, at alle problemer nu er løst, fordi der kommer katalysatorer på bilerne. Det, det drejer sig om, er dels, at de enkelte trafikmidler fremmes dér, hvor de er energi- og miljømæssigt mest fordelagtige, dels at der derudover gøres en kraftig indsats for at forbedre udnyttelsen af transportmidlerne og fremme de muligheder, der er for at forbedre dem rent teknisk.