

[Formanden]

Formanden for Uddannelsesudvalget har meddelt mig, at udvalget i henhold til forretningsordenens § 12, stk. 4, har optaget forslag til lov om ændring af lov om videregående teknikeruddannelser m.v. (Afbureaukratisering og økonomistyring m.v.) (L 53) til fornyet udvalgsbehandling.

Det er samtidig meddelt mig, at Uddannelsesudvalget ønsker at afgive mundtlig indstilling ved 3. behandling af nævnte lovforslag.

Skriftlig redegørelse:

Redegørelse af 10/5 90 om regeringens transporthandlingsplan for miljø og udvikling.
(Redegørelse nr. R 18).

Trafikministeren (Knud Østergaard):***1. Indledning***

I december 1988 offentliggjorde regeringen sin handlingsplan for miljø og udvikling, som var en opfølgning af rapporten »Vor fælles fremtid« fra Verdenskommissionen for Miljø og Udvikling, den såkaldte Brundtlandrapport.

På transportområdet blev det besluttet at iværksætte et nærmere udredningsarbejde med henblik på fremlæggelse af en særskilt handlingsplan på dette område i løbet af folketingsåret 1989-90.

Den handlingsplan på transportområdet, som regeringen nu har fremlagt, er udtryk for en første samlet fremstilling af transportsektorens miljøpåvirkninger samt en målsætning for nedbringelse af energiforbruget og forureningen. Planen indeholder endvidere en redegørelse for de initiativer, som regeringen agter at tage for at søge at nå målsætningen.

Verdenskommissionen har i sin analyse anvendt begrebet »bæredygtig udvikling« således, at en »bæredygtig udvikling« er en udvikling, der tilfredsstiller dagens behov uden at ødelægge fremtidige generationers muligheder for at tilfredsstille deres behov. Det er vigtigt at slå fast, at dette ikke betyder, at der sættes grænser for den økonomiske vækst, men at økonomisk vækst må ske inden for de grænser, naturen sætter, og under hensyntagen til en mere jævn fordeling af goder mellem landene.

Det er afgørende, at summen af landenes nationale foranstaltninger bringes i overensstem-

melse med de internationale beslutninger og aftaler – alle må yde deres bidrag. Det internationale samarbejde er afgørende for at løse udviklingsproblemerne og miljøproblemerne. Selv om Danmarks bidrag er nok så forsvindende i den globale sammenhæng, er det selvfølgelig nødvendigt, at også vi yder vort bidrag. Samtidig er vi naturligvis selv ansvarlige for løsningen af vore lokale miljøproblemer.

På transportområdet er det væsentligt at få bragt miljøproblemerne i fokus på alle niveauer. Det er således ikke alene en offentlig opgave at løse de miljøproblemer, som transportsektoren forårsager. Det er også væsentligt, at alle betragter transportens miljøproblem som deres eget, og at de i deres dagligdag forsøger at mindske miljøproblemerne i transportsektoren mest muligt. Det er altså også en opgave for såvel den enkelte borger som for arbejdsgivere og arbejdstagere. Det er en opgave for deres organisationer og for de dele af erhvervslivet, der på konsulentbasis skal vejlede og videreudvikle de enkelte transportvirksomheder. Kort sagt er der brug for en generel holdningsændring i samfundet, hvis målet skal nås.

2. Transportsektorens miljøpåvirkninger og energiforbrug***Miljøpåvirkninger***

De problemer af miljømæssig karakter, som transportsektoren giver anledning til, kan inddeles i tre kategorier:

a. Globale problemer:

Gennem udslippet af især kuldioxid, men til dels også kvælstofoxider bidrager transportsektoren til den såkaldte drivhuseffekt. I Danmark er tallet for transportsektoren ca. 15 pct. af den samlede menneskeskabte kuldioxidemission.

b. Regionale problemer:

Gennem udslippet af især kvælstofoxider, kulbrinter og svovldioxid bidrager transportsektoren til den grænseoverskridende luftforurening, som bl.a. medfører skovdød og forsurening af søer og vandløb. Transportsektoren giver kun en forholdsvis beskedent andel af svovldioxidforureningen (ca. 4 pct.), medens andelen af kvælstofoxidforureningen ligger på ca. 35 pct.

c. Lokale problemer: