

målsætningerne kan opretholdes, færre om at udmønte planerne i konkrete forslag.

Er det generelt galt med CO₂-udslippet, så er det helt absurd, når vi kommer til trafikken. Det gælder i resten af verden, og det gælder i Danmark, hvor ministeren endda har været ude med noget om, at det nok ikke blev muligt at leve op til de mål, der er vedtaget gentagne gange.

Det så vi oven i købet i et resultat af den undersøgelse, som blev offentliggjort fra Analyseinstituttet DRI, hvor de påstår, at Danmark er det af EU-landene, som ganske vist har et af de flotteste mål, men til gengæld har det suverænt ringeste resultat. Det ville være interessant at se, hvordan den analyse kan kommenteres, uden at det bliver snakken udenom.

Nu har vi set udspillet med de grønne afgifter. Det tillader os i hvert fald ikke at slække på de i forvejen slappe krav til trafikken. Regeringen og Folketingets flertal bliver nødt til at indse, at man ikke kommer uden om at gøre noget, der vil koste de mest privilegerede inden for trafikken komfort og penge.

Der skal selvfølgelig ikke udvides motorveje. Der skal strammes på transportfradrag, på firmabiler, på benzinpriser, og så skal der gang i en miljøansvarlig handlekraft både på den nationale trafikstruktur og den internationale.

Det ved alle. Hvornår begynder man også at ville vide af det? Vil man vide af det i regeringen? Det er i al stilfærdighed det, vores forespørgsel i dag drejer sig om.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Regeringens planer på trafikpolitikens område i de kommende år er beskrevet i »Trafik 2005«, som blev fremlagt i december 1993, altså for kun godt 1 år siden.

Jeg er klar over og får det også bekræftet af fru Margrete Auken nu, at SF ikke synes, at denne trafikplan er vidtgående nok på miljøområdet, men selv om SF ikke er enig i planen, er der altså en plan, og jeg vil gerne understrege, at Danmark jo er det eneste land, der overhovedet har en CO₂-målsætning på transportområdet. Vi er det eneste land, vi er det eneste parlament, der har pålagt transportområdet en særlig målsætning, vi skal bestrebe os på at nå, og det hænger vel i øvrigt meget godt sammen med, vil jeg sige til fru Margrete Auken, at Danmark vel

er det land i verden, der gør mest konkret, for så vidt angår CO₂-problematikken og for at begrænse CO₂-emissionen.

Planerne har ikke ændret sig voldsomt, siden regeringen fremlagde sin »Trafik 2005«. Vi har igangsat en del udredninger bl.a. om hurtigfærger, færgetrafik på Kattegat, den kollektive fjertrafik generelt samt en ny energihandlingsplan, og regeringen forventer snart at få resultater herfra, der så skal tages stilling til.

Jeg er glad for, at vi i dag får denne debat. Det giver regeringen lejlighed til at fortælle om de overvejelser, regeringen til stadighed gør sig for at forbedre miljøindsatsen også på trafikområdet og føre målene fra »Trafik 2005« ud i livet.

Hvordan går det så, kan man spørge, med opfølgning af de mål, som regeringen satte sig i »Trafik 2005«. Regeringen opstillede bl.a. mål for reduktion af transportsektorens bidrag til luftforurening, mål, som oprindeligt blev fastsat af Schlüterregeringen i transporthandlingsplanen fra 1990.

Målene nødvendiggør betydelige reduktioner. For alle regulerede stoffer er der trods stigningen i transportarbejdet tale om mindst en halvering af emissionerne i år 2010. Alt tyder på, at vi når målet og endog mere end det med en indsats af renere brændstoffer og forbedret teknologi. Disse virkemidler bakkes op af EF-direktiver; bl.a. forventes der fra år 2000 indført nye skærpede normer for bilers udstødning.

I EU diskuteres også indførelse af udstødningsnormer for offroad-køretøjer som f.eks. landbrugs- og entreprenørmaskiner og for tohjulede køretøjer.

Siden 1990 er udslippet af kvælstofoxider, kulbrinter og partikler reduceret. Det skyldes naturligvis især, at alle nye benzindrevne biler har katalysatorer, og frem til år 2010 vil virkningen heraf give endnu større reduktioner.

For kulilte og svovldioxid er der ikke egentlige måltal i »Trafik 2005«, men også her er der allerede sket reduktioner, og flere væsentlige reduktioner vil følge i de kommende år, så der sker meget på miljøområdet, også for så vidt angår transportsektoren. DSB har f.eks. i de senere år reduceret sit udslip af svovldioxid fra dieseldrift med 93 pct. og forventer fremover at reducere det endnu mere, og svovlindholdet i autodiesel er fra 1992 reduceret med 75 pct.

Med hensyn til kulilte er der som nævnt ikke opstillet en egentlig specifik målsætning, men regeringen har hidtil forventet, at kulilteudslip-