

Vi vil sørge for, at vores tal er i orden, og vi er klar til at tage en diskussion på det grundlag, der foreligger nu, og jeg skal sørge for i anden sammenhæng at dementere de oplysninger, der har været fremme.

Endelig skal jeg sige, at det bliver ikke nemt i Danmark at nå målet: de omkring 20 pct. Det vil stille krav til os om omlægninger. Både når vi taler om energi, når vi taler om transport, når vi taler om produktionsmønstre, og når vi taler om lokaliseringsmønstre, som trafikministeren var inde på det før, vil det kræve meget af os.

Men vigtigst af alt er det jo at sikre, at der sker en koordinering internationalt, og da er jeg glad for at kunne fortælle Folketinget, at vi i december måned i rådet for miljøministre i EU vedtog en lang række rådskonklusioner om miljø og trafik i Europa som oplæg til et senere fælles møde mellem miljøministrene og trafikministrene om en koordineret politik på området. En række meget principielle tilkendegivelser af betydning for hele Europas trafikudvikling blev vedtaget.

Vi vil fra dansk side, hvad enten det drejer sig om miljøpolitikken, energipolitikken eller transportpolitikken, gøre, hvad vi kan, for at Danmark ikke bare skal leve op til målene, men også deltage aktivt i det internationale samarbejde herom.

Besvarelse

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne takke for de to besvarelser og især lægge vægten på den takt, hvor jeg synes, man kan høre, at problemerne bliver taget alvorligt.

Jeg var engang til en international miljøkonference, hvor en amerikansk parlamentariker sagde til mig, at det måtte være dejligt at være politiker i et land som Danmark: Sikke en masse indflydelse man kunne få.

Jeg troede, han mente noget med at blive en stor fisk i en lille dam, og osede af skepsis, men nej, han var ægte misundelig. I et land som Danmark med et veludviklet demokrati, med flade kommunikationsveje og et rimelig højt fælles uddannelsesnivea havde man alle chancer for at gå i spidsen og vise, hvordan problemerne skulle tackles. Vi kunne virkelig blive et forbillede for de andre, så de kunne se, at det faktisk lod sig gøre at vende en udvikling, og derudover havde vi jo mulighed for at udvikle

smart teknologi, så vi kunne skaffe os industrielle forspring.

Det havde han ret i, og deri lå så i øvrigt også omvendt en grum erkendelse af, at hvis vi ikke kan magte opgaven, hvem kan så? Vores ansvar er med andre ord dobbelt.

Denne stolte igangsættende tankegang står i ret voldsom kontrast til den, man ofte møder hos dem, der skal træffe beslutningerne og eventuelt betale prisen. De foretrækker tit at lægge sig mageligt i baghjulet, som vi f.eks. gør med benzinpriser, og sige: Hvilken rolle spiller vores indsats i det store billede? Om vi så halverer vores energiforbrug og CO₂-udslip, vil det ingen som helst indflydelse have på miljøet.

Denne afmægtige jammerstrategi håber jeg at alle med mig vil afvise. Vi i Danmark må gå i spidsen. Vi er rige nok både økonomisk og kulturelt til at gøre det, og vi er forhåbentlig også kloge og samvittighedsfulde nok til dette nødvendige projekt: at blive et forbillede og ikke bare med fine målsætninger og rapporter, nej, med rigtige handlinger. Og her er trafikken et fortræffeligt sted at sætte ind.

Den eksisterende trafik er nemlig elendig. Den støjer, den oser, den nedsætter gamles og børns mobilitet, så andre, ofte kvinder, må bruge uforholdsmæssigt megen tid på at vogte børnene mod trafikken og transportere dem rundt.

Trafikken er dyr og tidkrævende. Vi bruger langt mere tid på dødssyg pendlertrafik end nogen sinde tidligere. Og så er den grupvækende voldelig. I Danmark blev der i fjor dræbt 573 og kvæstet ca. 10.000 ifølge politiets registreringer.

Målet må med andre ord være en trafik, der sikrer, at alle, også børn og gamle, er automobile, det vil sige selv kan sørge for deres transport. Der skal være mindst mulig tvungen transport. Den skal være tryk og kvik for os alle. Den skal fungere godt i et internationalt samarbejde. Den skal være økonomisk både med ressourcer, penge og plads. Og den skal være socialt retfærdig. Penge skal ikke kunne give nogen ret til at forgribe sig på de andres mobilitet. Og så må den ikke forurene.

Nogle af disse mål vil det tage tid at nå, andre kan klares hurtigt, men ingen af dem lader sig realisere, uden at vi kommer til at forgribe os på de materielt privilegeredes privilegier. Og da disse privilegerede jo ofte findes blandt journalister, opinionsdannere, politikere osv., kan det være en ganske sej sag at komme i gang. Det