

nordjyske motorveje, som SF har stillet forslag om skulle stilles i bero, samt om anlæggelsen af de midtjyske tværveje, som ville beløbe sig til 7½ mia. kr.

Alle partier stemte i 1993 for trafikplanen, og alle trafikale organisationer samt Danmarks Naturfredningsforening, NOAH, DSB og andre har lavet deres egen Trafikplan 2005.

Da det nu er over 2, ja nærmere 3 år siden, Trafikplan 2005 blev vedtaget her i Folketinget, har vi fra SF's side fundet det nødvendigt at få en debat om, hvorledes Folketingets partier forestiller sig at trafikplanlægningen skal være frem til år 2005, for at få det konkretiseret lidt nærmere, end det har været indtil nu.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg synes, der er grund til at takke SF for at have lagt op til en debat om nogle mere specifikke transportformer.

Det er klart, at man skal se transportpolitikken i forbindelse med disse transportformer og naturligvis også i relation til de problemer, som indsatsen skal medvirke til at løse.

Jeg vil derfor indledningsvis kort omtale de aktuelle og de kommende udfordringer på transportområdet.

I den forbindelse vil jeg først slå fast, at når det drejer sig om at nedbringe de lokale miljøgener, er dansk trafikpolitik på mange måder en succes. Lokale myndigheder har jo igennem mange år arbejdet bevidst med trafikplanlægning for at samle trafikken på det overordnede vejnet, så boligområder aflastes for trafik. Og staten har gennem ændringer af færdselslovgivningen, økonomisk støtte til lokale initiativer og anlæggelse af omfartsveje osv. også medvirket til det.

Miljøbelastningen fra det enkelte køretøj er jo i stigende grad blevet reguleret i overensstemmelse med direktiver vedtaget i EU-sammenhæng, og i de seneste 10 år er der sket et vældig positivt gennembrud med hensyn til forureningsbekæmpelsen på trafikområdet. Vi kender alle sammen det meget positive eksempel, at blyemissionen fra benzinen er forsvundet. Og der er sket ganske kraftige fald i mængden af mange af de øvrige emissioner. Her tænker jeg især på partikelforureningen, primært fra dieselmotorer, og på kulbrinte og naturligvis kvælstofoxiderne. Og i løbet af de næste 10-15

år vil udledningen af en række af disse farlige stoffer blive halveret i forhold til niveauet i slutningen af 1980'erne, til trods for at der i den samme periode vil være stigende trafik.

Naturligvis er der stadig væk uløste lokale miljøproblemer, som skyldes trafikken, men udviklingen går altså i den rigtige retning, og en fortsættelse af den hidtidige politik vil yderligere kunne nedbringe de lokale miljøgener.

Tilsvarende er der behov for en fortsættelse af indsatsen for en forbedring af færdselssikkerheden, hvilket specielt det seneste års lidt negative udvikling på trafiksikkerhedsområdet – i alt fald i forhold til vores målsætning – peger på.

I modsætning til disse positive miljønyheder inden for transportsektoren er der naturligvis et problem tilbage, som det ikke gennem vedtagelser bl.a. i Folketinget er lykkedes at tage så godt hånd om som om de nævnte emissioner, og det er CO₂-emissionen, som jo nøje relaterer sig til forbruget af energi i transportsektoren. Det bliver en af de store udfordringer i de kommende år.

Regeringen offentliggør snart en handlingsplan for nedbringelse af CO₂-emissionerne, herunder en speciel handlingsplan for transportområdet.

Ved siden af CO₂-spørgsmålet skal vi være opmærksomme på andre problemer i forbindelse med trafikafviklingen, og jeg tror, vi alle sammen er bekendt med, hvorledes det ser ud i mange af vore nabolande: at der er kapacitetsproblemer på vejnettet. Trafikkør belaster økonomien og kan blive en alvorlig hæmsko for udviklingen af handlingskompettet mellem de enkelte EU-lande.

Det er vigtigt, at vi i Danmark forebygger en sådan udvikling. Vi skal bevare og udvikle kvaliteten i vores byer, og vi skal passe på naturen. Endvidere skal trafikpolitikken tage udgangspunkt i, at alle skal have adgang til et fleksibelt transportsystem og mulighed for trygt at færdes i trafikken.

I forbindelse med disse udfordringer for trafikpolitikken ser regeringen de transportformer, der er nævnt i forespørgslen, som vigtige brikker i en samlet strategi. En øget indsats for at fremme disse transportformer kan sammen med de andre strategier, der er nævnt i Trafikplan 2005, medvirke til at udvikle det samlede trafiksystem i den retning, vi ønsker.

Når det drejer sig om cykeltransport og kollektiv persontransport, er det vigtigt at være opmærksom på, at den offentlige indsats er delt