

forestille sig Trafikministeriet kunne lave en produktionsorienteret transportpolitik med særlig fokus på farligt gods.

Jeg vil godt minde om, at i Storebæltstunnelen er der mulighed for, at DSB kan transportere op til 5 t eksplosiver – der er forskel på eksplosiver og giftige ting – igennem ad gangen. Beredskabsstyrelsen har taget afstand fra disse meget store mængder, og det er faktisk lidt alvorligt, at regeringen ikke har taget Beredskabsstyrelsens advarsler alvorligt. Ja, det er ekstra alarmerende, når man kan se, at indtil videre tyder det på, at man på Øresundstunnelen ikke engang vil sikre, at det alene er transport på jernbanen igennem tunnelen, men man kan have vejtransporter samtidig.

Så jeg er spændt på, om der kommer et udspil fra regeringen nu, som i hvert fald på det område lægger op til, at det ikke skal blive så risikabelt, og det indgår jo altså også i en miljøhandlingsplan, at der er styr på de farlige transportere.

## Besvarelse

### Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Forespørgslen fra SF om en ny og sammenhængende trafik- og miljøhandlingsplan ligger jo tæt op ad debatten om regeringens CO<sub>2</sub>-politik, som vi netop har haft, og den del af forespørgslen, der drejer sig om CO<sub>2</sub>-målsætningen på trafikområdet, betragter jeg derfor som besvaret.

Jeg vil i det indlæg her primært fokusere på spørgsmålet om behovet for en ny trafik- og miljøhandlingsplan samt beskæftige mig med problemstillingen om farligt gods.

Grundlaget for regeringens politik for transport- og miljøområdet er trafikredegørelsen »Trafik 2005« fra 1993. Her formuleres overordnede strategier for den politik, som regeringen har ført på området. Trafikken skal foregå under størst muligt hensyn til miljø og sikkerhed.

Den linje, der blev lagt i »Trafik 2005«, kan genfindes i det nuværende regeringsgrundlag. I regeringsgrundlaget er det understreget, at luftforureningen fra trafikken skal begrænses. Som et middel hertil nævnes en styrkelse af den miljøvenlige, kollektive trafik i og omkring byområder, bl.a. ved at fremme den daglige brug af kollektiv transport frem for individuel transport med bil. Regeringens opmærksomhed over for

CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafikken er en væsentlig baggrund for disse målsætninger.

I forlængelse heraf anføres i regeringsgrundlaget, at der på energiområdet skal lægges vægt på at effektivisere forsyningen på et bæredygtigt grundlag. Dette princip gælder naturligvis også energiforbruget i transportsektoren.

Der er med udgangspunkt i bl.a. regeringsgrundlaget igangsat planlægnings- og udredningsinitiativer på en lang række centrale trafikpolitiske områder. Regeringen bebudede i regeringsgrundlaget, at der ville blive udarbejdet en omfattende udredning om den kollektive trafiks muligheder. Udredningen vil analysere stærke og svage sider af den kollektive trafik. Som led heri blev der i fredags holdt en konference i Odense om den kollektive trafiks muligheder, og jeg vil her i foråret give en redegørelse til Folketinget om den kollektive trafik.

Efter aftale med Amtsrådsforeningen er der nedsat et udvalg, der undersøger mulighederne for en yderligere harmonisering og forenkling af rabatstrukturer i den kollektive trafik. Der er også efter aftale med Amtsrådsforeningen nedsat et udvalg, som undersøger, om det er muligt og hensigtsmæssigt at decentralisere ansvaret for den regionale banetrafik. Resultaterne af begge udvalgsarbejder vil få betydning for den fremtidige politik for den kollektive trafik og vil være en del af den omfattende udredning om kollektiv trafik.

Der skal også skabes nye langsigtede rammer for jernbaneområdet. Om kort tid skal vi træffe beslutning om linjeføring for at skabe større kapacitet på banestrækningen København-Ringsted. Hertil kommer, at Trafikministeriet i disse dage lægger sidste hånd på en analyse af den kollektive trafikbetjening af de tyndbefolkede yderkantområder. Undersøgelsen vil pege på konkrete forslag til forbedringer, f.eks. indførelse af mere fleksible betjeningsformer, og vi har jo også i en aftale mellem Enhedslisten, SF og regeringen reserveret 90 mio. kr., som skal følge op på bl.a. konklusionerne af denne analyse.

Til sommer vil vi præsentere resultatet af undersøgelsesarbejdet vedrørende en havnetunnel i København, og samtidig er der nedsat flere nye udvalg om trafikplanlægning bl.a. i hovedstadsområdet og i Århus, alt sammen analyser, der har betydning for den fremtidige indsats.

Udvalget om hovedstadsområdets trafik skal udarbejde en trafik- og miljøhandlingsplan for