

hele hovedstadsområdet, og det vil sige, at den vil omfatte en tredjedel af landets indbyggere.

Endelig kan jeg nævne, at udvalget om road-pricing vil afgive rapport her i foråret.

Som nævnt tidligere i dag vil CO₂-debatten resultere i udarbejdelsen af et virkemiddelkatalog om begrænsning af CO₂-udledningen fra transportsektoren. Virkemiddelkataloget vil med udgangspunkt i den debat, der nu er begyndt vedrørende CO₂-udledning fra transporten, også se CO₂-udledningen i sammenhæng med de øvrige trafikpolitiske mål.

Vi skal prioritere virkemidler, der har positiv effekt på flere områder samtidig. Som eksempel kan nævnes forbedring af kollektiv trafik, der har positiv virkning på såvel miljø som på den service, som borgerne får stillet til rådighed.

Forbedring af bilernes energieffektivitet betyder, at bilerne bliver mindre miljøbelastende. På det område er Danmark afhængig af den internationale udvikling, og som nævnt tidligere i dag, så giver aftalen mellem bilindustrien og EU om bilernes energieffektivitet udsigt til en positiv udvikling i de kommende år. Vi skal så sikre, at den bedre energieffektivitet også kommer miljøet til gode.

Arbejdet for at skabe en bedre balance i byernes trafik, som gør byerne til et bedre sted at bo, samtidig med at vores transportforbrug mindskes og miljøet bliver bedre, er et andet eksempel på et vigtigt indsatsområde.

Debatten om CO₂-udslippet fra transportsektoren skal have lov til at løbe i en periode, hvorefter der skal udarbejdes et virkemiddelkatalog om, hvordan CO₂-udslippet kan begrænses. Jeg mener ikke, at vi skal kortslutte processen ved at igangsætte udarbejdelsen af en ny trafik- og miljøhandlingsplan lige nu. Debatten skal have tid, og vi skal analysere de forskellige udviklingsmuligheder og de forskellige virkemidlers styrke, og dertil kommer så de mange øvrige analyser, som jeg har nævnt her, som vi gør færdige i løbet af 1999.

Forespørgslen fra SF drejer sig også om, hvorvidt farligt gods vil kunne indgå i en eventuel trafik- og miljøhandlingsplan. Til det vil jeg sige, at miljøkonsekvenser ved trafikuheld, f.eks. på veje og baner, som involverer tog eller lastbiler lastet med farligt gods, naturligvis er et emne, som udgør en del af de miljø- og sikkerhedsmæssige aspekter, der er ved trafikken. Derfor er vurderingen af miljømæssige risici ved transport af farligt gods en klar integreret del af trafikpolitikken.

Reglerne for transport af farligt gods er bl.a. fastsat i internationale aftaler og er herunder indarbejdet i EU-retten gennem vedtagelse af direktiver for de enkelte transportformer, og hermed får reglerne også bindende virkning for de enkelte medlemslande.

Danmark har herudover enkelte nationale regler, som supplerer de internationale regler, bl.a. en national bestemmelse, der begrænser mængden af eksplosive stoffer for godsvogne, der føres gennem Storebæltstunnelen.

Færdselsstyrelsen, Beredskabsstyrelsen og Jernbanetilsynet arbejder i øjeblikket med implementeringen af et EU-direktiv, der pålægger virksomheder, som arbejder med transport af farligt gods, at udpege en eller flere sikkerhedsrådgivere. Sikkerhedsrådgiverens opgave er så vidt muligt at reducere risici for personer, ejendom og miljø i forbindelse med transport af farligt gods og supplerer således de regler, som allerede er gældende. Direktivet skal være implementeret den 1. januar år 2000, og hjemmelen hertil er på vejområdet indeholdt i lovforslag nr. L 108, som er under behandling i Folketinget.

Jeg kan desuden oplyse, at Beredskabsstyrelsen i marts 1996 udstedte en vejledning rettet mod de lokale brandvæsener om indsatsen i forbindelse med farlige stoffer på landjorden, og det er så den, der danner basis for den konkrete indsats ved ulykker, som involverer farligt gods.

Som det fremgår, har regeringen allerede taget en lang række initiativer for at fremme en positiv udvikling inden for trafik- og miljøområdet. Jeg ser frem til den proces, vi skal igennem her i foråret og henover sommeren, og jeg ser frem til resultaterne af de mange analyser af de udvalgsarbejder, som vi har i gang, og som afsluttes her i løbet af 1999. Jeg finder derfor ikke, at tiden er inde til at beslutte os for i dag, om og i givet fald hvornår vi skal udarbejde en ny trafik- og miljøhandlingsplan.

Forhandling

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Debat kan føre til nye handlinger. Debat kan skabe optimisme. Debat kan skabe fællesskab. Javel, men debat kan også skabe dyb, dyb frustration.