

af noget vanetænkning at begynde at bruge den, men det er også til at overkomme.

Ministeren nævner en række tiltag i sin besvarelse af forespørgsel nr. F 23, og jeg synes faktisk, at de er helt fine. Der nævnes en masse gode initiativer, og vi vil gerne igennem den vedtagelse, som vi er medforlagsstillere til, være med til at lægge pres på regeringen til at få lidt mere gang i tingene.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg tror, jeg skal indlede med at sige noget om processen, sådan som den er tænkt fra regeringens side, og som jeg også i virkeligheden hører at man er indstillet på at deltage i og bidrage til her fra partierne.

For det første vil jeg gerne sige, at det debatoplæg, vi udsendte i sidste uge, jo sådan set var regeringens egen respons, reaktion, på den analyse, som blev gennemført, af forslag til finansloven for 1999, den miljømæssige analyse. Det var regeringens egen respons på den analyse: Jamen det går jo ikke det her; vi bliver nødt til at se lidt nærmere på det. Vi har nu udarbejdet det debatoplæg, som man er præsenteret for, og som er tilgængeligt for alle, og som jeg i høj grad håber at mange vil bidrage til debatten om.

Når vi har haft debatten til at løbe i nogen tid, vil der blive indkaldt til en konference, det vil også ske her i løbet af foråret, og derefter er det muligt at gå i gang med de analyser, som skal vise effekterne af de forskellige virkemidler, som kan bringes i anvendelse, og også af de forskellige kombinationer af virkemidler: Hvordan vil det virke?

Det er det, der skal resultere i et virkemiddelkatalog, som altså både rummer selve ideen, selve initiativet, og altså også rummer en analyse af virkningen af de enkelte elementer, som man kan tage i anvendelse for at begrænse transportsektorens CO₂-udledning.

Så er der så spørgsmålet om kombinationen af og den dosis, hvormed de enkelte virkemidler skal bruges. Ja, det er jo en politisk opgave. Det er jo det politiske valg, og det er en opgave, som derefter kommer for regeringen og for Folketinget. Det kan der jo slet ikke være nogen tvivl om.

Og jeg er ganske enig i noget af det, som bl.a. fru Margrete Auken nævnte, at det jo er klart, at vi i denne her sammenhæng også skal have med ind i billedet, at der er forskel på, om et virkemiddel skal tages i brug i et byområde el-

ler i et landdistrikt og de forskellige mindre tæt befolkede områder, vi har i vores land. Det er selvfølgelig også et element, der vil indgå i analysen af de enkelte virkemidler: Med hvilken styrke kan de bruges og med hvilken fordel og hvor henne, sådan at vi får det bedste beslutningsgrundlag som muligt frem.

Også i den sammenhæng tror jeg, det er vigtigt, det som fru Vibeke Peschardt pegede på, nemlig at vi også er meget bevidste om de internationale virkemidler, både dem, der er besluttet, og dem, der er udsigt til at blive besluttet, og som vi selv måske kan være med til at fremme med forskellige initiativer, for det er også en væsentlig basis, når vi skal gøre CO₂-regnestykket op og dermed også konstatere, hvad det er for en opgave, vi har på nationalt plan, og sikre vores indsats på det her område.

De mange analyser, som jeg nævnte i min besvarelse, bliver alle færdige i løbet af 1999; og det gælder så også for den, der handler om en trafik- og miljøplan i hovedstadsområdet.

Det er jo ganske rigtigt, som fru Margrete Auken nævner, at der ikke er nogen egentlige demokratiske institutioner til at etablere sådan en, men i mangel heraf har vi altså etableret et udvalg med planlægningschefen fra Trafikministeriet, Hans-Carl Nielsen, i spidsen, men med repræsentanter fra kommuner og amtskommuner i hele hovedstadsområdet, som dækker HT-området.

Det er hensigten, at de skal forsøge at få skabt sammenhæng i de planer, der er på trafikområdet i hele hovedstadsområdet og også i virkeligheden analyser: Hvad kan vi med fordel bedst gøre for trafikken for at løse trafikopgaverne i fremtiden i hovedstadsområdet?

Jeg har også bedt udvalget om at tage stilling til, om de synes, det er en god idé, at vi laver et mere permanent samarbejdsorgan på hovedstadsplan for at sikre den dér mere kontinuerlige sammenhæng i tingene. Det får vi altså også med i forbindelse med det udvalgsarbejde, der her er iværksat, og som kan arbejde frem ca. til udgangen af 1999.

Det er selvfølgelig hensigten, at resultatet af alle de analysearbejder, der er sat i gang, de udvalgsarbejder, der er sat i gang, jo gerne skulle gøre os klogere; at det kan indgå som beslutningsgrundlag for de fremtidige trafikbeslutninger og dermed også som grundlag for at træffe beslutning om at begrænse transportsektorens CO₂-udslip.