

Af Bilgrav-Nielsen (RV) og Lone Dybkjær (RV).

(Forespørgslen anmeldt 5/2 91. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/2 91).

Begrundelse

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er næsten et år siden, at KVR-regeringen fremlagde sin transporthandlingsplan, og vi mener, at der er god anledning til nu at drøfte, hvor langt man er nået for at udmønte planen, og i øvrigt også drøfte de meget store trafikinvesteringer, der forestår her i landet.

Det har hele tiden været vores opfattelse, at denne forespørgsel ikke skulle omfatte Øresundsforbindelsen, og det er der jo så meget mere grund til nu, hvor der er stillet en særlig forespørgsel vedrørende den.

Men med disse bemærkninger skal jeg anmode om, at ministeren vil svare på vores venlige opfordring.

Besvarelse

Trafikministeren (Ikast):

Indledningsvis skal jeg fastslå, at regeringen vedstår trafikhandlingsplanen for miljø og udvikling, som den forrige regering udarbejdede og fik Folketingets opbakning til for knap et år siden.

Som bekendt peger planen på en meget lang række initiativer, der skal tages til begrænsning af transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning. Som det fremgår af handlingsplanen, og som det givet også er forespørgerne bekendt, vil den tværministerielle følgegruppe, der skal sikre gennemførelsen af planens aktiviteter, udarbejde en status for arbejdet, som jeg vil kunne give Folketinget inden udgangen af indeværende år. Det er fortsat min intention at udarbejde en sådan status, selv om denne forcerende spørgedebat her kan siges i nogen grad at foregribe den lovede statusbeskrivelse. Til gengæld skal jeg indskrænke mig til en forholdsvis kort beskrivelse af opfølgingsarbejdet.

Regeringen betragter reduktionen af transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning som en meget stor udfordring, der ikke bare kan imødegås én gang for alle, men som man vedvarende vil skulle beskæftige sig med i lang tid fremover. Den stadig større erkendelse af

problemernes alvor og karakter fremgår af adskillige internationale konferencer. Det fremgår imidlertid også, at vi langtfra har den fulde erkendelse af problemernes omfang. Det er derfor sandsynligt, at de målsætninger, der i dag fremgår af handlingsplanen, må tages op til revidering om nogle år.

Allerede indfrielsen af de nuværende målsætninger er en krævende opgave. Regeringen arbejder over en bred front med iværksættelsen af handlingsplanens aktiviteter. Det er som sagt ikke engang et år siden, at Folketinget drøftede handlingsplanen, og det siger derfor sig selv, at det er begrænset, hvad jeg i dag kan oplyse om resultaterne af en handlingsplan, der arbejder med en så lang tidshorizont som den her foreliggende. Endvidere er der for en del af planens aktiviteter først foreskrevet start i 1992. For disse aktiviteter foregår der et forberedende arbejde, som jeg senere skal vende tilbage til.

Arbejdet med opfølgningen af planen kan opdeles i 5 hovedpunkter: internationalt normarbejde, fremme af banetrafikken, støtte til særlige aktiviteter og forsøg, skatte- og afgiftsmæssige tiltag og endelig oplysnings- og kampagnevirksomhed.

Om det første punkt, normarbejdet, kan jeg sige, at størstedelen af dette arbejde foregår i internationalt regi. Der er mange gode argumenter for, at dette arbejde skal foregå internationalt, selv om internationale beslutningsprocesser ofte er tidkrævende. Jeg skal undlade at nævne argumenterne her, men pege på, at Danmarks rolle i det internationale normarbejde i høj grad er præget af, at vi i Danmark har været relativt tidligt ude med holdninger og initiativer til begrænsning af transportens miljøbelastning.

Et eksempel på dette er, at Danmark med virkning fra 1. oktober 1990, 2½ år før det øvrige EF, indfører strammere emissionsnormer på personbilområdet. På lastbilområdet har vi med virkning fra 1. oktober 1990 indført et sæt EF-normer, og regeringen har arbejdet for en gradvis, men hurtigere stramning af disse normer. Så sent som i går er disse bestræbelser blevet kronet med held, idet Ministerrådet er blevet enig om væsentlige skærpelser, der skal træde i kraft i to trin fra henholdsvis oktober 1993 og oktober 1996. Regeringen anser en strategi med gradvis stramning af normerne med en tilpas forvarsling til industrien for den rigtige løsning.