

ikke nogen faste bindinger om nogle ganske bestemte ting. Trafikministeren sluttede jo sin tale med at tilsige en redegørelse i løbet af foråret, og den vil så indgå i debatten. Og så er der jo adviseret forskellige forslag, som vi vil forholde os til efterhånden ud fra den her meddelte grundholdning.

Når dette er sagt, så vil jeg alligevel advare imod at overdrive – nu føres der en meget lang debat i dag – betydningen af trafikens bidrag. Vi har viden om, at CO₂-udslippet er sammensat sådan, at 20 pct. af det hidrører fra trafikområdet. Hvis det altså kunne lykkes os at sætte trafikens CO₂-udslip ned med 25 pct. – og det er meget – så er det altså en tyvendel af det danske CO₂-udslip. Det er dog, hvad skal jeg sige, en proportion, man lige bør holde sig for øje. Det er vigtigt, det vi taler om, men vigtigere end som så er det altså heller ikke.

Og så vil jeg da også sige, når vi slynger om os med procenter – og jeg ved godt, at det allerede er mange år siden, man begyndte at planlægge til år 2005 og minsandten også til år 2030 – at jeg dog bøjer mig i beundring for mennesker, der kan angive procenter på noget som helst, vil jeg næsten sige, ud over, hvor mange 60-årige der vil være til den tid. Men at angive procenter om rente og valutabalace og beskæftigelse og inflation og alt det dér, som vi kender fra de årlige finansredegørelser, og her altså angive så og så mange procents reduktion til år 2005 og så og så mange procent til 2030, det er meget sjovt, men så er alt vist også sagt.

Hvad vi støtter stærkt, er forbedring af de motorer og de drivmidler, som vi ikke kan undvære for at føre os frem i trafikken, siden hestevognen er gået næsten totalt af mode.

Det er da også glædeligt at konstatere, at fire tyske bilfabrikker, som til daglig konkurrerer ihærdigt mod hinanden, har slået sig sammen om forskning på dette område – og Ford Motor Company gør det tilsvarende. Begge har sat sig den målsætning at finde frem til en drivmiddeltype, der kan få bilen til at køre 30-33 km/l. Det er noget, der vil batte i Danmark og i andre lande.

Jeg vil gerne yderligere om det grundlæggende på miljøområdet sige, at det, at vi er et lille land, selvfølgelig ikke befrier os for at gøre vor skyldighed til beskyttelse af miljøet.

Hvor meget vi tror på, at det bør gøres, at det skal gøres, fremgår bl.a. af – og jeg tror ingen vil tage mig ilde op, at jeg fremhæver det i denne forbindelse – at det faktisk var undertegnede,

der i fjor forår tog initiativ til den høring, som Trafikudvalget så afholdt i november måned, og som netop handlede om bil og miljø, netop fordi vi alle ved, at det er en fælles opgave, og den er uundgåelig.

Jeg kan så benytte lejligheden til at oplyse, at den skriftlige rapport fra denne høring er under udarbejdelse og vil foreligge – lidt forsinket, men dog – sidst i indeværende måned, og det vil selvfølgelig også indgå i overvejelserne, hvad vi kan lære af den. Og det skal ikke slutte med den høring, men vi skal fortsætte bestræbelserne, og ideerne skal fortsætte med at blomstre.

Må jeg fremføre en enkelt replik til fru Jette Gottlieb som ordfører for forespørgerne? Hun sagde i sin ordførertale, at flertallet af den danske befolkning ikke vil køre i bil og ikke til enhver pris. Det sidste vil jeg tilslutte mig: Ikke til enhver pris. Bilfolket er rigelig prøvet i den retning. Men jeg tror ikke, fru Gottlieb har ret i, at flertallet af den danske befolkning ikke vil køre i bil. For det første gør flertallet det allerede, og det er ret frivilligt og til en meget høj omkostning. For det andet er jeg sikker på, at mange af dem, der ikke har bil, har det allerøverst på deres ønskeseddel at anskaffe sig en bil.

Jeg vil ved denne lejlighed efterlyse beregninger på, hvor mange af dem, der ikke har bil, som er under pensionsalderen. Det er ikke, fordi jeg ikke under dem i pensionsalderen og højt oppe i den at have bil og også at have glæde ved bilen; men de kan dog bedre give afkald på den, fordi deres tidsforbrug er af en anden sammensætning. Derfor kan de bedre undvære den. Der er ikke mange i den arbejdsføre alder i Danmark, der ikke har bil. Jeg vil tro, at forholdet er omkring 80 pct., der har bil, og 20 pct., der ikke har.

Må jeg så endelig sige, at vor tilslutning til dagens dagsorden og vor absolutte tro på og vilje til at gøre indsatser for miljøet ikke nogen sinde må forstås som en antibilholdning, og dagsordenen er derfor heller ikke nogen antibildagsorden. Til underbyggelse af det kunne jeg holde mange maleriske taler, men jeg vil i stedet citere fra den tidligere på dagen ofte citerede rapport, »Trafik 2005«, hvor der under overskriften »Persontransport« står følgende at læse:

»Bilens dominerende rolle i transportbilledet hænger først og fremmest sammen med de store kvaliteter i denne transportform i forhold til andre transportmidler.