

[J. K. Hansen]

mindst af hensyn til den jernbaneforbindelse, som kommer i forbindelse hermed. Jeg skal måske erindre regeringen om, at Socialdemokraterne i begge lande er enige om, at denne forbindelse bør etableres snarest.

Fra Socialdemokratiets side skal vi bakke op omkring regeringens initiativer, om den internationale plan om udbygning af det internationale jernbanesamarbejde. Det er vigtigt, at regeringen engagerer sig stærkt på dette område.

Vore kritiske bemærkninger om megen analyse og for lidt handling står vi ved, men vi skal tilføje, at transporthandlingsplanen for miljø og udvikling er et brugbart materiale, der bidrager til en bæredygtig udvikling.

Ikast (KF):

Fra Det Konservative Folkepartis side skal vi også takke for redegørelsen. Det er en ret omfattende redegørelse, som belyser mange ting, men til gengæld er det vel første gang, vi virkelig har fået samlet det hele i ét værk. Når man ser de trafikale problemer på det globale plan, det regionale plan og det lokale plan, er der mange ting, der er fælles, men alligevel er der meget stor forskel.

Jeg ser i første omgang mest på vore egne, rent nationale problemer. Vi skal selvfølgelig også være med til at skulle løse de internationale problemer, og det vil vi også. Jeg synes, der er mange gode forslag i planen.

Hvis vi ser på stigningstallene for persontrafikken med 40 pct. indtil år 2010 og derefter yderligere 4 pct. frem til år 2030, er det ikke noget, der forskrækker mig med den plan, vi allerede har udviklet for infrastrukturen i Danmark. Når IC3-projektet og Storebæltsforbindelsen bliver færdige, kan vi klare en betydelig større personbefordring end i dag, med de højere hastigheder. At bilerne samtidig bliver mindre og mindre forurenende og kører længere og længere pr. kilometer, vil også være med til at give helt andre resultater, end vi har kendt tidligere.

Når vi ser på godstransporten, vil stigningen være 55 pct. i årene frem til år 2010 og 106 pct. indtil år 2030. Dér kommer nok nogle af de store problemer, for uanset hvor man ser hen i verden, er der ingen lande, der har kunnet få godstransporten op på ret meget over de 20 pct. Derfor er det med glæde, at vi i dag har modtaget tilsagn fra Danske Vognmænd, Eksportvogn-

mændene og andre vognmandsorganisationer om at arbejde internationalt i IRU for at fremme lastbilen, der forurener mindst muligt, kører længst muligt pr. kilometer, således at samtlige organisationer i Danmark er indstillet på, at deres medlemmer skal bruge det mest miljøvenlige køretøj. Det samme kan man sige om turistvognmændene og bilruterne, der er i gang med at fremstille den rene bus, og som tilråder deres medlemmer at søge mest mulig oplysning om den og netop gå over til at anvende den til bykørsel.

Regeringens handlingsplan omtaler også de kombinerede transportere. Jeg synes ikke, vi skal skjule, at det initiativ, der er taget gennem CombiDan med samarbejde mellem DSB og Eksportvognmændene, går usædvanlig godt, at et land af Danmarks størrelse har en forholdsvis stor mængde kombitransporter, og at vi ved hjælp af den DSB-handlingsplan, vi vedtog, afsatte 50 mio. kr. mere pr. år til køb af nye vogne, så vi kan udvide denne kombitransport. Kun derigennem kan vi være med til at forbedre disse forhold.

Angående de støjproblemer, som er omtalt i rapporten, er de også ganske godt belyst. Dér ser jeg også med glæde, at man henviser til DSB's støjplan, som blev iværksat og godkendt af Folketinget for et par år siden.

Jeg kan heller ikke lade være med at sige, som min kollega hr. J. K. Hansen fra Socialdemokratiet, at Storebæltsforbindelsen har været med til at give et renere Danmark. Vi ved alle, at det er billigere rent transportmæssigt, at køretøjerne kører ved egen kraft, end når de skal sejles over. Vi ved, at Danmark har fået en bedre infrastruktur med jernbanerne, og dermed vil der være betydelig flere mennesker, der benytter den kollektive trafik i de kommende år, end vi har set tidligere, for nu er konkurrencen der, tidsmæssigt og prismæssigt.

Vi ser på samme måde med Øresund, at samspillet mellem det øvrige Skandinavien og Danmark videreudvikles. Samtidig ser vi gerne, at alle disse forslag, vi arbejder med her, koordineres videre i EF og i vort internationale samarbejde med de øvrige skandinaviske lande.

Hvis vi skal se på et konkret eksempel, hvor vi nok har været lidt bagefter, er det Danmarks deltagelse i det internationale højhastighedstogsprojekt, hvor vi godt nok har IC3-systemet, men mangler det sidste stykke fra Hamburg til