

**[Larsen-Ledet]**

relativt stærkest og samtidig belaster miljø og ressourcer mindst.

Et koordineret samarbejde bør være et oplagt mål. Man må også tilstræbe en fysisk indretning af systemerne, som tjener de overordnede og miljømæssige interesser, selv om de kun har en begrænset eller måske ingen driftsøkonomisk effekt, f.eks. elektrificeringen af DSB's hovedstrækninger. Det kunne være et eksempel.

Det er også rigtigt, at man inddrager den internationale trafik i overvejelserne. I for høj grad har dette område været forsømt med henvisning til, at fly- og skibstrafik lå uden for national kontrol.

I relation til flytrafikken påpeger planen en tikkende bombe. En fremskrivning af den nuværende udvikling betyder, at stigende velstand fører til fortsat vækst i fritidsrejser over lange afstande og dermed en understøtning af flytrafikkens vækst. Vi har allerede set problemer med trængsel i det europæiske luftrum og i de europæiske lufthavne.

Men hvad værre er: Udviklingen fører til afbrænding af stadig større mængder brændstof i atmosfæren. I en fælleseuropæisk indsats må vi afbøde denne udvikling ved at finde besparelsesincitamentet for brændstof gennem afgifter eller reguleringer og ikke mindst ved at tilskynde til en arbejdsdeling mellem fly og tog, bl.a. ved at tilvejebringe de fysiske forudsætninger herfor.

En markant forbedring af togforbindelserne over landegrænserne på mellemlange afstande samt tilslutningsforbindelser til lufthavnene er en vigtig satsning. Derfor var det rigtigt hurtigst muligt at få f.eks. en bane til Kastrup Lufthavn, som vi kender det fra tilsvarende byer i udlandet.

Som afslutning på mit indlæg vil jeg gerne sige, at vi i Danmark i lang tid har været klar over, at trafikken i alle dens former er belastende for miljøet. Og der er også fra dansk side gjort en fantastisk indsats på en lang række områder, så man kan ikke sige, at vi sidder med hænderne i skødet. Men trafikhandlingsplanen skulle alligevel gerne ende med at skabe en sikrere baggrund for de fremtidige trafikale investeringer.

Et stort folketingsflertal har tilsluttet sig Brundtlandrapporten. Det betyder, at vi skal tænke os grundigt om, inden vi foretager langsigtet planlægning.

Det Radikale Venstres holdning hertil er kommet klart til udtryk den 11. januar 1990 ved en forespørgsel vedrørende en fast forbindelse over Øresund, hvorfra jeg gerne vil citere en udtalelse af vores gruppeformand, fru Marianne Jelved – sp. 4340 i Folketingets forhandlinger:

»Vi prioriterer – det kan jeg lige så godt sige allerede nu – miljöhensynene højere end de økonomiske hensyn.

Da vi samtidig ønsker at fremme den kollektive trafik af hensyn til miljø, energi og sociale aspekter, er vi af den overbevisning, på det grundlag, vi har i dag, at en boret jernbanetunnel er den bedste løsning, også fordi vi mener, at godstransittrafikken gennem Danmark af miljømæssige og samfundsøkonomiske grunde bør omlægges til jernbanetransport.«

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Kristeligt Folkeparti vil gerne sige tak for redegørelsen. Der er kun én fejl: Den er så stor og tyk, og tiden er for kort til at gå ind i alle de spændende ting, den indeholder. Så jeg har valgt i dag at tage nogle mere generelle ting, fordi jeg mener, at mange af de mange gode ting og de oplysninger, der er sat over for hinanden, kræver et større arbejde med at sætte sig ind i det og med at vurdere og finde frem til, hvad man skal vælge.

Men arbejdet er godt, og jeg mener, vi virkelig har fået et materiale nu, som giver baggrund for, at vi kan tage nogle beslutninger og vurdere, hvad vi skal gøre.

Vi har for meget kort tid siden haft en redegørelse om energi, og også den syntes jeg var vældig fin. Derfor kan jeg godt beklage lidt, at vi skal have en forespørgsel bagefter, der vedrører begge dele, og hvor man forlanger og gør krav på, hvad man nu vil. Jeg mener, det er det, tiden skal vise.

For Kristeligt Folkeparti er trafikproblemet kontra miljø noget meget, meget vigtigt. Miljøet skal sikres, det er vi alle enige om, men vi skal jo også komme frem. Og derfor må hovedformålet være, at vi prøver på at få gjort alt det, det er muligt at gøre, herhjemme, nationalt, i EF, i nordiske sammenhænge, og hvor vi ellers kan gøre vores indflydelse gældende, for at finde frem til de rigtige ting.

Danmark skal også her gå foran, og det mener jeg også vi har gjort gennem lang tid. Og også i EF kan det blive nødvendigt, at vi kommer