

[J.K. Hansen]

fortsat være frem til århundredeskiftet, såfremt der ikke foretages politiske indgreb. Samtidig må det konstateres, at den kollektive transportandel vil falde i samme periode. Det er naturligvis ikke nogen ønskværdig situation i en tid, hvor målsætningen og ønskemålene er at få en bedre fordeling af transportarbejdet.

Her kunne man da godt kritisere trafikplanen. De mange rigtige erklæringer om, at den kollektive trafik skal styrkes, at godstrafikken med bane og skib skal fremmes, og at trafikuheld og miljøbelastning skal reduceres, står ikke rigtig i relation til, at trafikplanen følges op af nogle overbevisende tiltag i form af kraftige virkemidler til at ændre dette forhold, ville nogle nok mene. F.eks. kunne bilens andel holdes nede gennem øgede afgifter. Der er i dag et stort svælg mellem taksterne i den kollektive trafik og de lave benzinpriser; det må erkendes. Hvad øgede afgifter angår, har trafikplanen været nødt til at holde sig på det afgiftsniveau, der er vedtaget i skattereformen, men samtidig kan der på lidt længere sigt blive tale om afgiftsindgreb og andre tiltag, der vil flytte mere transportarbejde til den kollektive trafik.

»Trafik 2005« lægger ikke op til et enten-eller, men et både-og. Men medens man tidligere accepterede en stigende transport som en uundgåelig konsekvens af økonomisk vækst, er der nu stigende fokus på trafikvæksten og det, den forårsager i form af ulykker, miljøproblemer og overbelastning af infrastrukturen.

Hvis vi sammenligner forholdene i Danmark med f.eks. lande i visse dele af Europa, hvor transportsystemet er stærkt overbelastet, vil vi se, at problemerne i Danmark stadig er små. Men med udsigt til fortsat stigende trafik ikke mindst på vejområdet er det rigtigt – som det også sker i »Trafik 2005« – at der tages fat på problemerne, inden de får lov til at vokse sig større.

Noget helt andet er, at transport i dag er så billig, at der i en række tilfælde er tale om overforbrug, både hvad angår persontransport og godstransport. Tænk bare på, hvor mange personbiler med kun én person i vi møder i den daglige bolig-arbejdssteds-transport. En sådan transportform er spild af energiresourcer, samtidig med at den forurenar.

Trafikplanen peger derfor på en nyorientering af trafikinvesteringerne. Bl.a. sigtes der på

at styrke jernbanen, medens investeringer på vejområdet i højere grad rettes mod forbedringer af det eksisterende vejnet. Generelt anføres det, at på kort sigt bør indsatsen rettes mod en omlægning af transport til miljøvenlige transportformer, og på længere sigt må der arbejdes på at mindske det generelle behov for transport.

I dag afvikles 90 pct. af det danske samfunds persontransport og ca. 70 pct. af godstransporten over det danske vejnet, mens jernbanernes andel i de seneste år faktisk er gået tilbage. Jernbanernes andel af person- og godstransportarbejdet udgør i dag henholdsvis 7 og 8 pct. Trafikplanen peger da også på muligheden for at styrke såvel bane- som søtransport, det sidste ikke mindst på godsområdet. Ved færdiggørelsen af en fast forbindelse over Storebælt og senere over Øresund vil jernbanen få en betydelig styrkelse ikke mindst i fjerntrafikken og også i den internationale gods- og persontrafik.

Trafikplanen har også et stærkt afsnit om havne- og søtransport. Når man betragter de transporterede mængder, har vi her en dominans, der bør udnyttes. F.eks. vurderes coastertrafikens muligheder i forbindelse med, at samhandelen mellem landene omkring Østersøen udvikles.

Et andet område, trafikplanen tager fat på, er trafikken i vores større byområder, naturligvis stærkest omkring hovedstadsområdet. Her har vi for nylig set et oplæg fra HT, Hovedstadsområdets Trafikselskab, »Vision 2005«. Jeg må da rose denne plan fra HT. Det synes mig at være nogle gode visioner, man her kommer med, og jeg kan da kun opfordre ministeren til at tage fat også på dette område. Jeg kan ikke lade være med at komme en lille smule malurt i bægeret i denne forbindelse. Det er vældig flot, at man kommer med sådan en plan – en god plan er det – til 3 mia. kr. Men det, man ønsker, er, at staten skal betale 75 pct. af dette beløb. Så kan man godt lave gode planer. Det ville jeg også være i stand til, hvis bare naboen kom til at betale.

Men vi har her det mål at få styrket den kollektive trafik, og derfor vil det være nødvendigt med en udbyggende forbedring af denne transportform. Det kan ske i form af udbygning af S-banesystemet, bygning af letbaner, forbedring af busdriften, miljørigtige busser,