

[Trafikministeren]

De krav til bilerne, som vi allerede har indført i Danmark, er slet ikke ubetydelige for miljøet. Beregningerne viser, at indførelsen af disse krav samt den forventede teknologiske udvikling for vejtransportens vedkommende vil medføre reduktion af kulilteemissionen med mere end 75 pct. og af kulbrinteemissionen med ca. 60 pct. i året 2010. Disse reduktioner skal vel at mærke ses i lyset af en betydelig forventet vækst i transportarbejdet i samme periode.

På luftfartsområdet deltager Danmark både på det nordiske og på det globale plan i samarbejde om fastsættelse af miljømæssige normer og styrkelsen af det internationale samarbejde.

På søfartsområdet er man inden for de senere år blevet opmærksom på, at færger og øvrige skibe i betydeligt omfang bidrager til forureningen. Langt størstedelen af skibstransporterne er internationale, og udarbejdelsen af normer og aftaler foregår derfor i internationalt regi. Fra dansk side deltager vi aktivt både i det arbejde, der foregår i FN-regi, og i arbejdet under Helsingforskommissionen om indgåelse af specialaftaler for skibsfart bl.a. i Østersøområdet.

Om det andet punkt – fremme af jernbanetrafikken – vil jeg gerne fremhæve, at der er ved at ske mange ting af betydning for jernbanernes udvikling i de kommende år. Jeg er sikker på, at jernbanerne i 1990'ernes trafikbillede vil få en fremtrædende position såvel i det indenlandske som i det grænseoverskridende trafikmønster. Regeringen lægger overordentlig stor vægt på at få en effektiv sammenkobling af det danske jernbanenet med det øvrige europæiske jernbanenet. Vor kontakt til den tyske regering om udbygningen af jernbanestrækningen mellem Hamburg og den dansk-tyske grænse skal ses som et eksempel herpå.

Målet er at styrke den internationale godstrafik med jernbanen og at sikre Danmarks adgang til det europæiske højhastighedsnet for persontog. Dermed opnås, at hele det skandinaviske område rykker tættere på Europa, samtidig med at der opnås miljømæssige fordele. DSB har sidste år indledt et samarbejde med de tyske baner om at belyse mulighederne for engang ad åre at indføre egentlige højhastighedstog med hastigheder på 200 km i timen eller derover mellem København og Hamburg samt mellem Jylland og Hamburg. Der vil være tale om elektrisk materiel, der er mindre forurenen-

de end de tilsvarende dieseltog. I første omgang sigter banerne på i midten af 1990'erne at indsætte IC3-toget mellem de nævnte byer.

På det mere hjemlige plan er det vigtigt at styrke mulighederne for at kombinere flere transportformer. DSB vil som bekendt indføre en helt ny og meget hurtig køreplan for fjerntog efter åbningen af den faste Storebæltsforbindelse. Ved de vigtigste stationer, knudepunkter, indrettes gode og attraktive parkeringsmuligheder for bilister og cyklister, der hermed let vil kunne stige om til toget.

Regeringen finder, at et vigtigt element ved etableringen af den faste forbindelse over Øresund er, at lufthavnen i Kastrup får direkte jernbanebetjening. Med gode omstigningsmuligheder mellem tog og fly i Kastrup opnås, at en væsentlig del af tilbringertrafikken til og fra lufthavnen vil foregå med tog. Med den faste Øresundsforbindelse opnås i øvrigt en langt mere ligelig fordeling mellem tog og bil, end der er i dag. I dag er der næsten seks gange flere passagerer med bil over Øresund end med tog. Med en fast forbindelse skønnes togtrafikken at være lige så stor som biltrafikken.

For kombitrafikken foregår der en stadig positiv udvikling. Siden midten af 1980'erne er der sket en vækst på vekselladsområdet svarende til mere end en tidobling. Også fremover vil det være af meget stor betydning og medføre stor vækst inden for dette område, især når vi sammen med tyskerne får forhandlet os frem til den dansk-tyske udviklingsplan for udbygningen af kapaciteten og elektrificeringen af strækningen til Hamburg.

Det allerede eksisterende samarbejde mellem de nordiske baner om kombitrafikken til og fra det øvrige Europa udbygges successivt i de kommende år.

Jeg skal her også gøre opmærksom på, at der i EF-Kommissionen arbejdes på at få medtaget kombinerede transportere som et selvstændigt projektområde. Kombitransporter forventes således berettigede til at opnå økonomisk støtte fra EF.

For banerne er det desuden vigtigt at få tilgodeset kombitransporterne ved at fjerne flaskehalsene på strækninger og på terminaler. Inden for den teknologiske udvikling af de danske jernbaner fortsættes arbejdet med bl.a. yderligere at styrke jernbanernes miljøfordel, ligesom DSB på alle områder i jernbaneproduktio-