

[Helge Mortensen]

Det er i handlingsplanen forudsat, at der skal ske miljøforbedringer i byområderne. Jeg vil gerne sige, at virkemidlerne, sådan som vi ser det her, er at begrænse bilkørslen i byerne gennem en investering i de mere miljøvenlige kollektive trafiksystemer, men det er også et spørgsmål om en bedre trafikplanlægning og om at lette cyklisterens vilkår, bl.a. ved anlæg af cykelstier. Jeg vil også godt nævne, at et af de områder, hvor elektrificeringen af jernbanerne navnlig har en stor effekt, er i forureningen i byområderne, både hvad angår emission, og hvad angår støjgener.

For hovedstadsområdet vedkommende afventer vi den rapport, som kommer fra det udvalg, som er omhandlet i DSB-forliget, det såkaldte Würzenudvalg. Det vil kunne danne grundlag for, at ministeren på dette område i forbindelse med statusrapporten til efteråret også kan sikre en udvikling i hovedstadsområdet for den kollektive trafik vedkommende.

Men det er givet, at en udvikling af det kollektive trafiksystem i byerne også kræver investeringer, ikke alene i København, men også i andre byområder. I handlingsplanen er dette også nævnt, og det er i den forbindelse også nævnt, at spørgsmålet om omlægning fra dieselolie til f.eks. mindre forurenende gas i busserne vil være et vigtigt element, men det kræver jo også investeringer.

Med hensyn til en skatte- og afgiftsomlægning på drivmidlerne vil jeg tilkendegive, at der selvfølgelig er et overordnet hensyn at tage til den danske transportbranches konkurrencedygtighed i forhold til udlandet. Derfor er jeg tilfreds med, at ministeren også tilkendegav, at man søger et afgiftsniveau på et højt niveau igennem EF.

Men der er også et andet hensyn at tage, og det er hensynet til den kollektive trafik, der bl.a. gennem takstpolitikken skal kunne konkurrere med privatbiler. Denne takstpolitik er afgørende for, at vi får en udvikling, sådan som vi ønsker det, med en stimulering af den kollektive trafik. Derfor må en afgiftsomlægning tage hensyn til den kollektive trafik enten i selve dens udformning eller i form af kompensation.

Jeg vil afslutningsvis takke ministeren for den besvarelse, der er givet i Folketinget; der var mange forsøg på at skitsere de spørgsmål, som kommer op i statusredøgørelsen, frem for konkrete løfter på nuværende tidspunkt, men

anderledes kan det jo heller ikke være. Jeg skal på mit partis vegne selvfølgelig anbefale, at der stemmes for den af hr. Bilgrav-Nielsen foreslåede dagsorden her, idet den udtrykker konkrete initiativer, der må tages i forbindelse med statusredøgørelsen for transporthandlingsplanen.

Aagaard (KF):

Jeg skal indledningsvis takke ministeren for besvarelsen af forespørgslen fra Det Radikale Venstre og give vores støtte til denne besvarelse. Det Konservative Folkeparti vedstår altså fortsat den opbakning, vi sidste år gav til den daværende regerings transporthandlingsplan for miljø og udvikling, og jeg skal i øvrigt henviser til de bemærkninger, vor daværende ordfører, den nuværende trafikminister, den 18. maj fremsatte på Det Konservative Folkepartis vegne.

Men vi har altså nu 10 måneder senere en ny forhandling her i Tinget. Selv om udviklingen løber stærkt og landet har fået en ny regering, er vi tilfredse med ministerens tilsagn om i slutningen af dette år at tilstille Folketinget en statusbeskrivelse over det arbejde, der er blevet udført omkring gennemførelsen af planens mange aktiviteter, hvoraf mange jo først startes her i 1992.

Fra ministerens besvarelse vil jeg nu fremføre nogle enkelte elementer. Udfordringen for os i Det Konservative Folkeparti ligger i at reducere transportsektorens energiforbrug og miljøbelastninger uden at ødelægge erhvervens konkurrenceevne. Det vil jeg vende tilbage til lidt senere, men kan i øvrigt henviser til de krav, vi her i Danmark allerede har indført for såvel person- som lastbiler, og som bestemt ikke er ubetydelige set i miljøets perspektiv.

På jernbanetrafikkens område giver vi fortsat støtte til en styrket placering i trafikbilledet. Det vil nu ske løbende efter indsættelsen af IC 3-togene, efter etableringen af den faste forbindelse over Storebælt og ad åre efter indsættelsen af egentlige højhastighedstog. Vi har store forventninger til ministerens forhandlinger med hans tyske kollega om elektrificeringen og udbygningen af banestrækningen fra Odense via grænsen til Hamburg; der ligger heri en række perspektiver, som absolut må realiseres. På godstransportområdet kan vi helhjertet give støtte til en fortsat udbygning af kombitrafikken, som op igennem 1980'erne har haft en sær-