

[Tommy Dinesen]

plan, var alle ordførere enige i de mange gode ting, der er i planen, og det er man tilsyneladende stadig væk.

Planen er blevet til som en opfølgning af Brundtlandrapporten. Den er en samlet fremstilling af transportsektorens miljøpåvirkninger og et forsøg på en målsætning for at nedbringe energiforbruget og forureningen. I rapporten bruges begrebet »en bæredygtig udvikling«, og det lyder da smukt. Hermed menes en udvikling, der tilfredsstiller dagens behov uden at ødelægge fremtidige generationers muligheder for at tilfredsstille deres behov.

De Radikale skal derfor ikke have utak for at rejse denne debat – tværtimod – og jeg var meget enig i de argumenter, der kom fra den radikale ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen. For handlingsplanen mangler præcisering af, hvad vi i Danmark bør gøre for at leve op til den handlingsplan, hvis intentioner næsten alle partier er enige om nødvendigheden af.

Transportsektoren leverer sit væsentlige bidrag til drivhuseffekten. I Danmark regnes tallet for at være 15 pct. af det, der udspsy til luften over os. Det kommer især fra dieseldrevne last- og personbiler.

SF har flere gange foreslået bompenge for at tvinge bilisterne over i den kollektive trafik. Ikke fordi vi hader bilisterne – bilen er nok kommet for at blive – men fordi det er nødvendigt. Det er en nødvendighed, hvis ikke vi om få år skal stå med de samme trafikale forureningsproblemer, som de fleste storbyer i den industrialiserede verden slås med.

Vi må tage højde for disse ting, inden problemerne bliver næsten uløselige. Sidste sommer var Trafikudvalget på en tur til flere europæiske storbyer. Vi så problemerne i Lyon og Paris, hvor man nu skal til at investere i dyre undergrundsbaner. I Basel havde man løst problemet ved at indføre billig kollektiv transport for dermed at holde bilerne ude af byen. De løsninger er bestemt ikke gratis. I Grenoble havde man satset på de elektriske, næsten lydlose sporvogne. Men alle steder var der en helt klar erkendelse af problemets alvor.

Det samme kan siges om et møde, som hr. J. K. Hansen, hr. Aagaard og jeg selv deltog i i Bruxelles, hvor det viste sig, at samtlige trafikpolitiske ordførere fra hele Europa var enige i, at det, man burde satse på, var togtrafikken. Der er ingen, der i dag tør satse på vejtrafikken;

det er togtrafikken, det gælder, med baggrund i den forurening, der findes, med baggrund i de miljøbevægelser, græsrodsbevægelser, der alle steder prøver på at bekæmpe bilismen, i hvert fald som en forureningsfaktor.

I Danmark regner man med, at 70-80 pct. af byernes forurening stammer fra bilerne, og denne forurening må nedbringes. Også storbyen København står over for store trafikproblemer. En løsning trænger sig på, og en beslutning må træffes inden længe. Især er der stort behov for en modernisering af S-banenettet, og midlerne hertil må findes.

SF's forslag om at lade prisen på bilernes registreringsafgift være afhængig af den grad, hvormed de belaster miljøet, fik her i salen en velvillig behandling. Det forslag sammen med forslaget om bompenge peger i den rigtige retning.

Vi ser også gerne forøgede afgifter på dieselolie til biler for at tvinge forbrugeren over i benzin- eller gasdrevne biler. Ligesådan ser vi gerne, at de kollektive trafikselskaber i fremtiden satser langt mere på miljøvenlige busser eller elsporvogne. SF forestiller sig, at en sådan omstilling – og den er dyr – skal finansieres af den forhøjede afgift på diesel til biler. Endvidere mener SF, at rygraden i den landsdækkende trafik for gods og passagerer skal foregå med jernbane.

Vi er enige med regeringen i, at dobbeltsporene fra Vamdrup til grænsen bør lægges hurtigst muligt. Denne flaskehals har igennem mange år bidraget til væksten i lastbiltrafikken; der føres betydelig mere gods over grænsen med lastbiler end med tog, og tyskerne har simpelt hen måttet lukke for lastbiltogene i weekenderne. Vi ser det som en dårlig og forkert trafikplanlægning og ser gerne EF-midler brugt til etableringen af disse dobbeltspor.

Det samme gælder for elektrificeringen af jernbanerne, der nu er stoppet i Odense. Finansloven for 1990 indebærer stop for videre elektrificering; den har SF ikke del i. Men det virker helt forkert, når eller hvis Storebæltstogdelen bliver færdig i 1993, at kun regionaltogene og godstogene skal køre elektrisk, mens fjerntogene til Jylland fortsat skal bestå af IC3-dieseltog. Denne finanslovbeslutning har medvirket til elektrificeringens dårlige rentabilitet; det siger sig selv.