

[Ole Henriksen]

tisk kan stå mål med investeringerne, altså gevinsten på den halve time hurtigere til Århus. Det er ting, som man bedre kunne have en diskussion om, hvis man boede i USA eller i Sovjetunionen med de store afstande, men her skal vi jo næsten trykke på bremsen, inden vi er kommet i gang, hvis vi får så hurtige transportmidler, og det synes jeg ikke vores penge skal bruges til.

Når jeg trækker dette frem, er det, fordi der i handlingsplanen er lagt stor vægt på hastighedsspørgsmålet. Det var de samme forudsætninger, som lå til grund for den sammenlagte færgefart mellem Halsskov og Knudshoved, dvs. at der også kom et IC/3-tog osv., og at man kunne komme til Århus på mindre end 3 timer. Det synes jeg da også var værd at overveje.

Hr. Tommy Dinesen vil senere komme ind på spørgsmålet om den faste forbindelse over Storebælt og også om de Kattegatruter, vi har – eller måske ikke skal have længere – men det skal allerede nu understreges, at SF ikke føler sig bundet af det forlig, som er indgået mellem regeringen og Socialdemokratiet om en fast forbindelse over Storebælt, ej heller af, i hvilket omfang vi skal have Kattegatruterne. Vor tilkendegivelse på dette område går ene og alene ud på, at vi i givet fald, hvis der er et flertal for en fast forbindelse, vil fremme den kollektive trafik mest muligt. Den stilling har SF altså taget.

Af redegørelsen fremgår det, at 90 pct. af persontrafikken og 70 pct. af godstrafikken foregår på vejene. For jernbanen viser tallene, at der på landsplan transporteres ca. 10 pct. på henholdsvis gods- og personsiden. Tallene for DSBs vedkommende er noget større, når man snakker om den rene øst-vest-trafik, men under alle omstændigheder mener vi, at de er utilfredsstillende. Det vil altså sige, at vi ønsker at få flyttet en del af trafikken fra vejene over til jernbanerne.

Deraf kan man dog ikke slutte, at SF er imod, at vi har et godt og sikkert vejnet, og at vi til enhver tid har gode motorveje, når det gælder de meget trafikerede strækninger. Vi lægger også meget stor vægt på et godt vedligeholdelsesniveau på de eksisterende veje. Så vi er ikke imod, at vi har den vejpolitik, at man sikrer bilismen den bedste mulighed for at færdes. Bilismen er jo kommet for at blive, det er helt givet.

Det, vi er imod, er altså den vejpolitik, som skiftende regeringer har ført, og som har tilskyndet og fremmet bilismen. Man har fremmet landevejstransporten, og samtidig har man tilsvarende sat DSB og hele jernbanen på sultekur. Det er her, vi gerne vil have, at man fik det omvendte syn på det, at man altså fik sat investeringerne inden for jernbanerne i vejret frem for at forcere på hele vejområdet.

Der er jo så mange områder, hvor jernbandedriften er kvalitativt overlegen. Det gælder ikke alene på det driftsøkonomiske område, men altså også, når der er tale om sikkerhed, forurening og støj.

Sikkerhed, det er både når det gælder frekvensen af personskader sammenlignet med personskader og dødsfald på landevej, og når det gælder transport af gods og især af farligt gods.

Når det gælder forurening, siger det sig selv, at de mange motorer, som er i gang på landevejene for at transportere få personer eller ganske få tons gods, forurener mere end de enkelte lokomotiver, der er spændt for mange gange flere vogne med meget mere gods og med mange flere personer i.

Havde man på den måde forkælet DSB, så havde man formentlig i dag allerede haft eldrift på vores hovedstrækninger. I stedet må vi konstatere, at dette projekt bliver forsinket mere og mere og udskudt til fordel for andre investeringer. Det er utilfredsstillende.

Når det gælder støjniveauet, kan man roligt sige, at der i de senere år har været en total proportionsforvrængning i debatten, når man sammenligner den støj, der kommer fra jernbanestrækninger, med den, der kommer fra vejtrafikken. Målt på døgnbasis kommer der mange gange mere støj fra vejtrafikken, end der gør fra jernbanen, og 10 gange så mange husstande er generet eller støjramt af vejtrafikken som af jernbanetrafikken. Debatten om støjen fik jo også en skævvridning i den offentlige debat, da man etablerede DanLink-linjen, og det til trods for, at DSB har gjort sig store anstrengelser for at få dæmpet støjen her til et niveau, som ligger under miljøstyrelsens krav. Man kunne ønske, at man med samme ildhu prøvede at få bekæmpet vejstøjen.

Jeg skal til allersidst lige nævne to korte ting. Det første drejer sig om den kollektive trafik i Storkøbenhavn, som vi mener er ved