

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

I regeringens handlingsplan for miljø og udvikling står der udtrykkeligt, at transportsektorens energiforbrug ventes at stige med den nuværende udvikling, at trafikken i dag tegner sig for en væsentlig del af den samlede luftforurening, og at »det står klart, at den eksisterende regulerings omfang og styrke ikke kan sikre opfyldelsen af Verdenskommissionens mål for bæredygtig udvikling . . . det må forventes, at alene et mål om fastholdelse af transportsektorens nuværende energiforbrug kan kræve en ændring af den eksisterende politik i videste forstand og bl.a. medføre indgreb i valget af transportmiddel« (s. 100).

Indtil videre går det imidlertid kun den forkerte vej. Skal denne negative udvikling vendes, er det altså nødvendigt både at gribe ind i hele transportstrukturen, så den miljømæssigt mest velegnede transportform vælges til de enkelte transportopgaver, og at interessere sig for, hvordan de energiforbrugende transportmidler kan udnyttes mest energieffektivt og med mindst forurening. Men det er også nødvendigt at inddrage færdselssikkerheden, da denne i høj grad indvirker på valget af køretøj.

Bemærkninger til de enkelte punkter

Ad 1.

I øjeblikket er satsningen på jernbaner yderst sporadisk. DSB trues af dramatiske besparelser, og på Storebælt er det (alt for beskedne) forspring på 3 år til jernbanen i fare for at minimeres, samtidig med at den vakkelvorne økonomi i motorvejsbroen gør løftet om, at DSB får lov at udnytte alle konkurrencemuligheder, utroværdigt. Men uden en helhjertet og energisk satsning på jernbaner vil det næppe lykkes at få dem på et kvalitetsniveau, hvor de kan konkurrere med vejtransporterne. Det er derfor nødvendigt at virkeliggøre DSB's plan 2000 og at fortsætte elektrificeringen, så Danmark kan kobles ind i det europæiske system på en måde, så også Fyn og Jylland kommer med.

Ad 2.

En væsentlig forudsætning for, at de nordiske jernbaner kobles sammen med de europæiske, er, at de samarbejder og kommer med et fælles udspil til Vesttyskland, der indebærer tilstrækkeligt med person- og godstransportmængder til, at det kan svare sig at modernisere strækningen fra Hamborg til Padborg. Derfor skal den nordiske jernbanetrafik samles og føres over Storebælt, dog sådan, at man muliggør, at den norske i et rimeligt omfang føres til Nordjylland på jernbanefærge. En forudsætning er, at jernbanetunnelen under Øresund bygges. Men endnu er der knap nok forhandlinger mellem Danmark og Sverige om Øresund, endsiige mellem alle de fire nordiske lande om en samlet politik i forhold til resten af Europa.

Ad 3.

Jernbanerne i hele Europa præges af mangel på international tænkning og fleksible systemer. Selskabernes organisationsformer er utilfredsstillende og bundet til nationale formål, hvorfor forsøgene med at få et europæisk kombisystem ikke har været særlig vellykkede. Derudover domineres formidlingen af transportydelser monopolagtigt af ganske få, store containerselskaber, ejet af vejtransportørerne og rederierne.

Skal dette ændres, stilles der store krav til jernbaneorganisationerne (og deres ansatte) om en omorganisering og et tæt samarbejde mellem alle jernbaneselskaberne – eventuelt som et nordisk udspil til EF og derefter til Østeuropa og Sovjetunionen. Derudover kræves der effektive politiske tiltag til regulering af vejtransporter, hvor de miljømæssige begrundelser må spille den afgørende rolle, se nærmere under nr. 4, 5 og 6.

Ad 4.

Det danske afgiftssystem begunstiger megen kørsel på vejene. Her bør man, i lighed med det svenske system, indføre vejafgifter, der regulerer transportval-