

Bemærkninger til forslaget

SF lægger afgørende vægt på, at den danske miljøpolitik bliver strammet op med en række handlingsplaner for, hvordan vi konkret får løst vore vigtigste miljøproblemer.

Det har betydning, når Folketinget i efteråret 1994 skal vedtage en ny pakke af grønne afgifter for erhvervslivet. Men det er også vigtigt at få sammen-tænkt miljøpolitikken med de beskæftigelsesmuligheder, der er i en målbevidst indsats på området.

I beslutningsforslaget nævnes de hovedområder, der bør inddrages i en sådan plan:

1. Byøkologi

Byøkologien er en tværgående, helhedsorienteret og lokal miljøindsats. De byøkologiske initiativer, der allerede er taget lokalt, omfatter en række foranstaltninger til fremme af vedvarende energiformer, energi- og vandbesparelser, byens grønne træk, integrerede foranstaltninger til reduktion af støj- og luftforurening, trafikikkerhed, affaldssortering og genbrug m.v. Projekterne har i vid udstrækning karakter af anlægsvirksomhed.

Byøkologitankegangen omfatter desuden en dialog mellem myndigheder og borgere om administration knyttet til bymiljøet.

Byøkologiuvalget har i den forbindelse bl.a. taget udgangspunkt i principperne for Agenda 21 vedtaget på Riokonferencen i 1992.

Byøkologiuvalget blev nedsat af miljøministeren i foråret 1993 for at skabe større klarhed omkring byøkologibegrebet og herigennem bl.a. vurdere, hvorvidt der er behov for en særlig byøkologisk tilskudsordning. Udvalget har afgivet betænkning og har anbefalet

- etablering af en byøkologisk tilskudsordning,
- planlægning og gennemførelse af 3-5 større byøkologiske demonstrationsprojekter og
- etablering og drift af et nationalt byøkologisk videns- og formidlingscenter.

Dertil kommer, at økologiske tiltag bør indgå som en almindelig del af nyt byggeri, f.eks. ved, at der til alt nybyggeri efter lov om boligbyggeri kan ydes tilskud til økologiske foranstaltninger.

2. Trafik

Trafikhandlingsplanen viser tydeligt, at udviklingen i trafikmængderne er alt andet end miljømæssigt bæredygtig.

Et af problemerne er, at privatbiler udfører et transportarbejde på 57 mia. personkilometer årligt, mens den kollektive trafik kun står for 16 mia. personkilometer.

SF ser det som et helt nødvendigt led i bekæmpelsen af CO₂-forureningen, støjforureningen og problemerne med de alt for store mængder individuel biltrafik, at den kollektive trafik skal gøres bedre.

HT har lavet en trafikudbygningsplan, Vision 2005, der bygger på letbaner i København. Planen er et godt eksempel på, hvordan den kollektive trafik kan udbygges til at blive betydelig mere velfungerende og effektiv og dermed tiltrækkende for kunderne.

- SF vil derfor pege på muligheden for
- at afsætte en pulje til at yde statstilskud til de regionale trafikselskaber til investeringer ud over det planlagte,
 - at give amtskommunerne og HT adgang til at optage lån til investeringer i kollektiv trafik, i det omfang investeringerne kan finansieres af fremtidige forbedringer af driftsresultatet, og
 - at give DSB øgede bevillinger til udskiftning af nedslidt materiel og til at undgå de planlagte fyringer af 700 DSB-medarbejdere.

Trafikproblemet er også et holdningsproblem. Selv med dyrere benzin er det svært at få folk til at tage cyklen på de korte strækninger. Der foreslås derfor en kampagne i stil med energisparekampagnerne. Kampagnen kunne f.eks. tilrettelægges af Transportrådet.

Endelig vil SF pege på behovet for øgede bevillinger til tilskud til trafikmiljøprojekter i kommuner, der har lavet en samlet handlingsplan. Der er flere ansøgninger, end der kan efterkommes, og kommunerne oplever administrationen af puljen som meget stram.

3. Vedvarende energi

Udbygningen af den vedvarende energi foregår alt