

[Poul Nielson]

ende til udledning af forurening osv., og får nogle regnestykker etableret. Uanset hvor vanskeligt det er at lave dem, synes jeg det er vigtigt, at denne proces er startet.

Transportsektoren vil blive mere og mere dominerende i henseende til at tage for sig af olieforbruget i Danmark. I 1988 er det 41 pct. af det samlede olieforbrug, der går til transportsektoren. Det var i 1972 kun 19 pct. Og det er en udvikling, der givetvis vil fortsætte.

Hvis man sammenligner den forventning til fremtiden, vi havde, da EP-81 blev lavet, med det, der er lagt frem nu, er det en ganske interessant situation. Man regnede dengang med, at man i år 2000 ville kunne ligge med en uændret styring og en forventet almindelig økonomisk vækst på et forbrug på 153 petajoule, i år 2000 kunne man altså nå ned på 131 petajoule med almindelig økonomisk vækst og stærk styring af energiforbruget i transportsektoren, og med det, vi nærmest har haft, nemlig lav økonomisk vækst og ingen styring, regnede vi os dengang frem til 137 petajoule.

I dag er niveauet på 132. Efter denne handlingsplan vil man ligge på 150 i år 2010, og man regner med at komme ned på 145 i år 2030 i det almindeligt forventede baggrundsbillede. Det mener vi er optimistisk, og endnu mere optimistisk er målsætningen om, at man i år 2005 skal være nede på det samme niveau som nu og yderligere 25 pct. lavere i år 2030. Det er målsætninger, vi tilslutter os, men som er meget ambitiøse.

Der er mange steder i trafikministerens gennemgang af problemerne, hvor der lægges op til en, jeg vil ikke sige polemik, men i hvert fald en ganske skarp debat. Det kan vi komme nærmere ind på i det omfang, der bliver tid til det i debatten, men jeg vil gerne runde af med at understrege, at vi er enige i selve bestræbelsen på at reducere energiforbruget i transportsektoren, men vi har ikke i det foreliggende materiale nogen mulighed for at kunne checke i detaljer, om de forslag, der ligger i materialet, også vil føre til de resultater.

Men der er til gengæld en række trafikpolitiske punkter, hvor vi har kørt tingene i fællesskab, og som vi selvfølgelig synes er positive og et skridt i den rigtige retning i denne henseende.

J. K. Hansen (S):

Mens handlingsplanen på en udmærket måde analyserer problemerne i transportsektoren, hvad der bør gøres for at mindske energiforbruget og hermed de udslip og de miljøpåvirkninger, de forskellige transportformer medfører, må det nok siges, at ser vi på de konkrete initiativer, regeringen agter at tage i de kommende år omkring udviklingen i den danske transportsektor, samt de initiativer, der retter sig mod den internationale transportsektor, er det ikke helt berettiget at kalde planen for en handlingsplan.

Alene det, at regeringen i redegørelsen påpeger, at det er forudsat, at udgifterne afholdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer, tilsiger noget andet. Derfor virker det en smule paradoksalt, at regeringen i sin redegørelse peger på en række områder, hvor man vil sætte ind, og det er vi enige om er rigtigt, men det er altså også områder, hvor regeringen har svunget sparekniven stærkt i de seneste år. Lad mig blot nævne den kollektive trafik i byområderne, lad mig nævne cykelruterne, cykelstierne, hvor vi slet ikke er oppe på de investeringer, som vi var for bare få år tilbage, og som er nødvendige.

Men når det er sagt, er der da også en række lyspunkter i regeringens redegørelse. Lad mig sige det sådan, at målsætningerne synes at være gode, men midlerne mangler stort set. Regeringen har nu erkendt nødvendigheden af, at vi går fra energikrævende og miljøforurenende transportformer til mere energi- og miljøvenlige transportformer, både hvad persontrafikken og godstrafikken angår. Det er meget positivt, og det er også nødvendigt.

Derfor er det også nødvendigt, at vi i forbindelse med denne redegørelse får nævnt nogle ting, som allerede er i gang. Det er den faste forbindelse over Storebælt, hvor jernbanetrafikken allerede fra 1993 får en fordel frem for vejtransporten. Vi er også tilfredse med, at vi fik aftalen af 16. januar 1990 om DSB's økonomiske rammer for de næste 4 år, herunder den indsats, der skal gøres for den kollektive trafik i byområderne.

Vi skal også et skridt videre, mener jeg, og derfor vil vi fra Socialdemokratiets side gerne lægge pres på regeringen for snarest at komme i realitetsforhandlinger med den svenske regering om en fast forbindelse over Øresund, ikke