

Regeringen er enig med forslagsstillerne i, at der må afsættes midler til udvikling af en bæredygtig transportsektor. Imidlertid er regeringen af den opfattelse, at det beløb på 300 mio. kr., som er afsat i forslaget, nok er for højt. Ligeledes synes forslagets fordeling af midlerne på de nævnte fire områder – coastertrafik, landdistriktsprogram, bydistriktsprogram og brintprogram – ikke at være optimal med hensyn til nedbringelse af miljøbelastningen fra transportsektoren.

Som omtalt har regeringen for nylig fremlagt en handlingsplan for nedbringelse af energiforbruget og dermed CO₂-emissionen i transportsektoren. Det er regeringens opfattelse, at kræfterne nu må samles om at gennemføre denne handlingsplan og de prioriteringer for indsatsområder, der ligger i handlingsplanen, samtidig med at vi mere generelt følger op på regeringens trafikplan »Trafik 2005« bl.a. ved gennemførelse af forsøgs- og udviklingsprojekter, som finansieres af trafikpuljen.

Regeringen er enig i, at der løbende må arbejdes med at fremme nærskibstrafikken. Senest har Funderudvalget i marts 1996 afgivet en betænkning om fremtiden for dansk skibsfart, og Folketinget havde efterfølgende en indgående drøftelse af, hvordan vi bedst kan fremme dansk skibsfart, herunder nærskibstrafikken.

Erhvervsministeren arbejder videre med forslagene fra udvalget i lyset af de synspunkter, der fremkom under debatten. Regeringen har dog allerede besluttet at fremsætte forslag om ophævelse af fartområdebegrænsning for fragtskibe i DIS og etablering af et bareboatregister. Disse forslag vil i høj grad være med til at fremme konkurrenceevnen for dansk nærskibsfart.

Til beslutningsforslagets idé om en særlig pulje til landdistrikterne vil jeg gerne knytte den kommentar, at Folketinget jo – bl.a. med Enhedslistens stemmer – den 29. februar 1996 vedtog, at der skal nedsættes et hurtigtarbejdende udvalg, der får til opgave at foretage en gennemgribende analyse med efterfølgende løsningsforslag senest den 1. marts 1997 med henblik på at gøre transporten på landet og de små øer optimal, fleksibel og miljørigtig samt at gøre den kollektive trafik mere individuelt orienteret.

Jeg synes ikke, at man skal foregribe resultaterne af dette udvalgsarbejde ved allerede nu at træffe forhastede beslutninger om initiativer på dette område. Det er bedst tjent med, at der foretages en gennemgribende udredning i overensstemmelse med den vedtagelse, der blev truffet i Folketinget i februar måned.

For så vidt angår cykeltrafikken i byerne, er vi allerede i Trafikministeriet i gang med en hel række initiativer. Mange har måske haft fornøjelse af at se de initiativer, der er sat i gang i forbindelse med kulturåret til fremme af cykeltrafikken. Der er en lang række initiativer, som vi støtter bl.a. fra Trafikministeriets side, og de har alle til formål at sikre udviklingen af cykeltrafikken i byerne som et led i opfyldelsen af CO₂-handlingsplanens målsætninger.

Jeg mener ikke, at der er grund til at træffe nye beslutninger om meget konkrete initiativer på dette område, før vi kender resultaterne af det allerede igangværende og ganske omfattende arbejde for at fremme cykeltrafik.

Hvad angår anvendelse af brint i transportsektoren, har Miljø- og Energiministeriet i et svar til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg i marts måned i år redegjort for, hvorfor indsatsen på dette område især bør bestå i at følge den internationale udvikling på området frem for at opprioritere den danske forsknings- og udviklingsindsats.

Jeg skal i øvrigt henlede opmærksomheden på det ret store forsøg, som Trafikministeriet i samarbejde med Miljø- og Energiministeriet har igangsat med det formål at få afprøvet det af firmaet Haldor Topsøe producerede brændstof dimetyllæter – eller DME, som vi kalder det i forkortelse – der jo netop skal afprøves i fuld skala på i hvert fald 5 busser, der skal køre rundt i de danske storbyer.

Det er sammenfattende min opfattelse, at regeringen har sat en lang række initiativer i gang på transportområdet, og at der med en fortsættelse af trafikpuljen i de kommende år vil være skabt et tilstrækkeligt finansieringsinstrument for nye aktiviteter. Regeringen må derfor på trods af dets gode intentioner afvise beslutningsforslaget, som det foreligger.

Inger Bierbaum (S):

Der findes i Enhedslistens forslag mange gode elementer, som falder i tråd med Socialdemokratiets ideer og visioner på miljø- og trafikområdet, når det drejer sig om at nedsætte CO₂-udslippet.

Når Socialdemokratiet alligevel ikke kan støtte forslaget om en 10-øres afgift, er det, fordi udviklingen i benzin- og diesellafgifterne jo er fastlagt som et led i skattereformen. Det er altså ikke muligt at indføre en ekstra benzin- og diesellafgift nu.