

Forhandling

Kl. 13:06

Formanden:

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Det er ikke tilfældet, og forhandlingen er sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling.

Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

8) Forespørgsel nr. F 3:**Forespørgsel til transportministeren:**

Hvad agter regeringen at gøre for at sikre, at dens målsætning om at reducere trafikken CO₂-udslip med 25 pct. i 2030 i forhold til 1988 bliver overholdt?

Af Pia Olsen Dyhr (SF), Jesper Petersen (SF) og Ole Sohn (SF).

(Anmeldelse 04.12.2007. Fremme 06.12.2007).

Kl. 13:06

Formanden:

Fru Pia Olsen Dyhr har ordet for begrundelse.

Kl. 13:07

Begrundelse

(Ordfører for forespørgerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Klimadebatten er blevet aktualiseret, hvilket vi tydeligt oplevede i den lige overståede valgkamp. SF har derfor valgt at rejse denne forespørgsel for at få Folketingets opbakning både til regeringens ønske om en plan for klima og miljø og til regeringens CO₂-pejlemærke for trafikken, som er beskrevet i regeringens strategi for bæredygtig udvikling, »Grønt Ansvar«, fra 2007. Vi står i Danmark – men også globalt – over for en enorm udfordring på klimaområdet, og det er derfor helt centralt, at Folketinget bakker op om en ambitiøs linje.

Regeringens Infrastrukturkommission har i meget begrænset omfang forholdt sig til CO₂-udslippet fra trafikken, hvilket vi skal beklage. Det havde alt andet lige været oplagt, at man i forbindelse med løsningen af trængselsproblemerne ikke skabte yderligere klimaproblemer, og derfor bør trængsel og klima ses i sammenhæng og ikke hver for sig. Det er desværre ikke sket, og derfor må Folketinget sikre denne sammenhæng.

Vi mener, der er to væsentlige elementer, som det er centralt for Folketinget at forpligte regeringen til. Det ene er en plan for trafik og klima, som statsministeren nævnte i forbindelse med regeringens seminar på Havreholm – en plan, der sikrer, at alle fremtidige investeringer i infrastruktur i Danmark er klimasikrede – og det andet er en konkret målsætning for reduktion af trafikken CO₂-udslip, jævnfør udkast til bæredygtighedsstrategi, »Grønt Ansvar«, fra 2007. Målsætningen er væsentlig, for det er en måde, hvorpå vi kan sikre, at politiske beslutninger hænger sammen, således at vi ikke først bygger

Det næste punkt på dagsordenen er:

7) 2. behandling af lovforslag nr. L 14:**Forslag til lov om indgåelse af dobbeltbeskatningsoverenskomst mellem Danmark og Kroatien.**

Af skatteministeren (Kristian Jensen).

(Fremsættelse 28.11.2007. 1. behandling

04.12.2007. Betænkning 16.01.2008).

Kl. 13:06

Forhandling**Formanden:**

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling.

Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

en masse motorveje for efterfølgende at konstatere sådan hovsaagtigt, at vi alligevel ikke får nedbragt CO₂-udslippet.

Jeg ser frem til en konstruktiv debat.

Kl. 13:08

Formanden:

Ja tak. Så er det transportministeren for besvarelse.

Kl. 13:09

Besvarelse

Transportministeren (Carina Christensen):

Allerførst vil jeg gerne takke for den mulighed, forespørgslen giver mig for at adressere vores håndtering af CO₂-spørgsmålet i forhold til transportområdet.

Regeringen har besluttet sammen med investeringsplanen at udarbejde en ambitiøs strategi med virkemidler, der kan realisere et fald i transportsektorens CO₂-udledning. Strategien offentliggøres i slutningen af 2008.

Som bekendt har regeringen formuleret et pejlemærke om at reducere trafikens CO₂-udledninger med 25 pct. i 2030 i forhold til 1988-niveauet. Dette pejlemærke har stadig gyldighed. Opfyldelsen vil dog være afhængig af indgåelsen af ambitiøse europæiske og globale klima- og energiaftaler, der bl.a. kan sætte gang i en accelereret teknologisk udvikling og en kommercialisering af nye alternative brændsler og drivmidler.

Vi kan ikke gøre det selv, uanset at vi med udformningen af en egentlig CO₂-politik på transportområdet nu er på vej til at tage et meget vigtigt nationalt skridt. Siden fastlæggelsen af pejlemærket har EU's regeringsledere truffet en række beslutninger med betydning for Danmarks bidrag til at reducere de globale menneskeskabte klimaforandringer. Det ser ud til, at transportsektoren vil blive omfattet, og at tidshorisonten for de aftalte reduktionskrav vil blive 2020. Dermed vil udgangspunktet være, at regeringens CO₂-strategi for transportsektoren vil fokusere på at leve op til de internationale aftaler, Danmark vil indgå i den kommende tid.

I en kommende CO₂-politik for transportsektoren vil vi under alle omstændigheder stå over for en udfordring, hvor vi skal være meget grundige, når vi kommer med forslag til strategier og konkrete løsninger. Som jeg ser det, kommer det til at handle om at finde løsninger, hvor de konkrete tiltag inden for transportsektoren leverer et bidrag til at begrænse de menneskeskabte kli-

maforandringer, men hvor disse tiltag påvirker borgernes velfærd og samfundets vækstmuligheder mindst muligt. Vi ved, at der er en meget klar tendens til, at transport af personer og transport af gods forøges, i takt med at der sker forbedringer i vores velstand. Det er en sammenhæng, som går begge veje. Transport skaber velstand, og velstand skaber transport. Det skal vi huske på, når vi skal vurdere konsekvenserne af forskellige muligheder for at reducere transportsektorens CO₂-udledning.

Infrastrukturkommissionen er opmærksom på denne problematik, og kommissionen har også bl.a. anbefalet, at indsatsen for at begrænse transportsektorens miljø- og klimapåvirkninger skal intensiveres. Jeg citerer fra rapporten:

Der er behov for at sikre en afkobling mellem trafikudviklingen og CO₂-udslippet. Det kræver et langt sejt træk i de kommende år.

Infrastrukturkommissionen siger videre i deres rapport, og jeg citerer:

En vigtig del af indsatsen er at sikre, at en så stor del af trafikvæksten som muligt sker i den kollektive trafik.

Det er regeringen enig med kommissionen i. Man kan ret let sammenligne det faktiske energiforbrug i togtrafikken med energiforbruget i biltrafikken. Med det aktuelle energiforbrug til persontransport på henholdsvis bane og vej medfører en rejst kilometer på banen mellem en tredjedel og halvdelen af den CO₂-udledning, som 1 km på vejen giver tilsvarende. Omregnet svarer det til, at togpassagererne i 2006 kunne køre 50 km pr. liter benzin og S-togs-passagererne 75 km. En moderne bil kører til sammenligning i gennemsnit 15,7 km pr. liter benzin, hvilket med et gennemsnitligt antal personer pr. bil på 1,6 svarer til 25 km pr. liter. Bl.a. derfor vil vi have særligt fokus på den kollektive trafik i det videre arbejde med både investeringsplanen og CO₂-strategien. Vi må som politikere erkende, at den samlede indsats kommer til at bestå af summen af en række virkemidler.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at runde et par af de instrumenter ud over den kollektive trafik, som jeg forventer vil kunne få størst betydning for de fremtidige transporters CO₂-udledning.

For det første drejer det sig om indsats, der begrænser væksten i transportefterspørgslen, således at der sker en afkobling mellem udviklingen i den økonomiske vækst og udviklingen i transportens miljøbelastning. Det indebærer, at der fortsat kan ske en vækst i økonomien, uden

at der sker en tilsvarende stigning i transportefterspørgslen. Den fysiske planlægning er helt central her. Eksempelvis skal vi holde fast i stationsnærhedsprincippet. Det drejer sig om fortsat at sørge for, at arbejdspladser placeres, så de ligger tæt ved kollektiv trafik.

For det andet er det indsatser, der effektiviserer transportsystemet, således at der udføres mere transport pr. kørt kilometer. Herved sker der en afkobling mellem mængden af udført trafik og gennemført transport. Det drejer sig eksempelvis om at indføre modulvogntog, hvor der kan være mere gods på den samme lastbil.

For det tredje er det indsatser, der effektiviserer energiforbruget i transportsektoren, således at energiforbruget pr. kørt kilometer reduceres. Herved sker der en afkobling mellem mængden af trafik og energiforbruget. Det drejer sig om, at biler, tog, busser og lastbiler kører længere pr. liter brændstof. Det er et område, hvor et nyt EU-direktiv kan få stor betydning, hvad angår personbiler. Det handler dog også om, hvordan man rent faktisk kører i trafikken.

For det fjerde er det virkemidler, der effektiviserer energiforbrugets CO₂-udslip, således at der sker en afkobling mellem CO₂-udslippet og den forbrugte energi i transportsektoren. Det drejer sig bl.a. om at anvende renere brændstoffer.

Regeringens CO₂-strategi vil som nævnt omfatte et bredt katalog over mulige indsatser og virkemidler, der kan bidrage til, at transportsektoren kan levere sit til at opfylde Danmarks internationale klimaforpligtelser.

Vi ser frem til en konstruktiv politisk proces i forbindelse med det videre arbejde.

Kl. 13:15

Formanden:

Tak til transportministeren. Og så er det fru Pia Olsen Dyhr som ordfører for forespørgerne.

Kl. 13:16

Forhandling

(Ordfører for forespørgerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg vil starte med at sige tak til ministeren for hendes konstruktive tilgang til forespørgslen.

Statsministeren sagde efter pressemødet på Havreholm Slot, at regeringen vil arbejde for, at folk flytter sig fra bilen til den kollektive trafik. Det er en målsætning, som SF kan støtte, og som jeg kan høre at transportministeren også støtter. Alligevel er jeg lidt skuffet over transportmini-

sterens melding, for de mange gode ord på diverse pressemøder bliver jo ikke til virkelighed. Regeringen har sagt, og transportministeren bekræfter, at man ønsker en plan for trafik og klima, og ydermere bekræfter transportministeren, at regeringen har et CO₂-pejlemærke for trafikken indskrevet i regeringens strategi for bæredygtig udvikling fra 2007, »Grønt ansvar«, som man holder fast ved. Alligevel nævner transportministeren, at der er knyttet betingelser til målsætningen. Hvis vi skal leve op til målsætningen, vil det kræve ambitiøse vedtagelser. Det er SF med på, men hvorfor er der indlagt betingelser i »Grønt ansvar«? Det var der ikke tidligere.

Vi stiller os også lidt undrende over for, at regeringspartierne ikke ønsker at støtte et forslag til vedtagelse baseret på netop de to ting: en plan for trafik og klima og CO₂-pejlemærket for trafikken. Vi ser hellere, at Folketinget bakker op om en ambitiøs linje, og det vil kræve konkrete forpligtelser. Transportens andel af den samlede CO₂-udledning udgør nu 30 pct. og er stigende. Regeringen har i planen for bæredygtig udvikling lagt op til, at trafikken CO₂-udledning skal reduceres med 25 pct. Ses det mål i forhold til den stigning, der er sket siden 1988, svarer det til en reduktion af transportens CO₂-udledning i 2030 med 45 pct. i forhold til nu. Det vil sige, at vi massivt skal i gang med beslutninger, hvis vi skal ændre den nuværende tendens.

Derudover udgør transportens olieforbrug 60 pct. af det samlede danske olieforbrug, og da det er regeringens langsigtede målsætning – statsministeren har gang på gang bekræftet det – at Danmark skal være 100 pct. uafhængigt af fossile brændstoffer, så stiller det store krav til transportsektoren. Set i lyset af, at regeringen i energiforhandlingerne har lagt op til en reduktion på 15 pct. af CO₂-udledningen over 17 år, ja, så kan vi altså først nå målet om et Danmark fri for fossile brændstoffer i 2125 – altså om 117 år. Det er groft uambitiøst.

Det er derfor centralt, at vi stadig væk fastholder en klar målsætning for CO₂-udledningen i trafikken, som regeringen selv har beskrevet i sin egen plan for bæredygtig udvikling. Her ønsker regeringen, at CO₂-udledningen reduceres, og jeg er glad for, at transportministeren bekræfter det, men ked af, at regeringspartierne ikke er villige til at indskrive det i en vedtagelse.

Infrastrukturkommissionen har i meget lille omfang forholdt sig til en reduktion af CO₂-udledningen fra trafikken. Det er korrekt, hvad

transportministeren gør rede for her, men det er langtfra nok, hvis vi skal se på, at de samlede investeringer i fremtiden skal inddrage klimahensyn. For foretages der ikke en ekstra indsats for trafikken, vil trafikken andel af de samlede udledninger vokse. Hvis vi reelt ønsker at reducere CO₂-udledningen generelt og vi ikke er villige til at reducere trafikken CO₂-udledning, vil det kræve massive investeringer i energisektoren, og jeg vil med regeringens meldinger under energiforhandlingerne in mente ikke mene, at regeringen er villig til det. Så hvis regeringens klimapolitik skal hænge sammen, er det uansvarligt at ignorere trafikken CO₂-udledning.

SF tror på, at det kan lade sig gøre, men kun hvis vi tager problemet alvorligt. Ministeren var inde på forskellige virkemidler, og dem er vi helt enige i: ny teknologi, mere kollektiv trafik og større fysisk planlægning. Men det gøres ikke, uden at vi har en konkret målsætning, som vi kan pejle efter i forbindelse med investeringerne.

Regeringen har altid en undskyldning for ikke at mene noget ambitiøst på klimaområdet. Den siger, at den er ambitiøs, men den er det aldrig. Nu står der endelig noget pænt om klima i regeringsgrundlaget, og det første, regeringen så efterfølgende gør i den første debat om klimamålene, er at løbe fra målsætningerne ved ikke at være villig til at indskrive det i en vedtagelse.

Nu påstår regeringen så, at den er blevet klimebevidst. Statsministeren har sågar indrømmet, at han tog grueligt fejl, hvad angår klimaproblemernes alvor, og nu lægger regeringen aligevel op til at navigere sådan lidt på må og få. Jeg håber derfor, at regeringen vil besinde sig og bakke op om vores forslag til vedtagelse.

Jeg skal derfor på vegne af Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Enhedslisten og SF fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget konstaterer, at CO₂-udslippet fra transportsektoren fortsat vokser kraftigt, og at det af hensyn til Danmarks indsats på klimaområdet er nødvendigt at vende denne udvikling, opfordrer Folketinget regeringen til i overensstemmelse med regeringens egen målsætning at reducere transportens CO₂-udslip med 25 pct. i forhold til 1988-niveauet i 2030. Regeringen skal i 2008 fremlægge en detaljeret plan for, hvordan målet kan nås med løbende årlige

delmål, samt hvad det forudsætter med hensyn til det enkelte transportmidlets CO₂-effektivitet, trafikken omfang, trafikken fordeling på transportmidler, samt hvilke konsekvenser det har for infrastrukturinvesteringerne.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 20).

Kl. 13:21

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse:

»Idet Folketinget konstaterer, at CO₂-udslippet fra transportsektoren fortsat vokser kraftigt, og at det af hensyn til Danmarks indsats på klimaområdet er nødvendigt at vende denne udvikling, opfordrer Folketinget regeringen til i overensstemmelse med regeringens egen målsætning at reducere transportens CO₂-udslip med 25 pct. i forhold til 1988-niveauet i 2030. Regeringen skal i 2008 fremlægge en detaljeret plan for, hvordan målet kan nås med løbende årlige delmål, samt hvad det forudsætter med hensyn til det enkelte transportmidlets CO₂-effektivitet, trafikken omfang, trafikken fordeling på transportmidler, samt hvilke konsekvenser det har for infrastrukturinvesteringerne.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 20).

Dette forslag til vedtagelse vil indgå i de videre forhandlinger.

Der er ingen, der har bedt om korte bemærkninger. Vi siger tak til fru Pia Olsen Dyhr. Næste ordfører er hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:22

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg vil gerne indledningsvis slå fast, at transporten af personer og gods er årsag til en betydelig del af Danmarks udledning af CO₂. Derfor mener Venstre også, at der er brug for målrettede initiativer, der kan mindske brændstofforbruget og dermed reducere udledningen af CO₂ til gavn for miljøet og klimaet.

Jeg vil også gerne slå fast, at den øgede trafik hænger nøje sammen med den høje beskæftigelse og den gunstige økonomiske situation i Danmark. Vi har simpelt hen gang i hjulene i Danmark, også bogstavelig talt. Det er et faktum, at en velfungerende transport af personer og varer er en helt afgørende forudsætning for vores fælles velfærd. Hvis fremdriften på veje og baner hæmmes, vil det betyde en mindre samfundskage og dermed mindre velfærd til danskerne,

og det er selvfølgelig et faktum, vi må forholde os til.

Den manglende fremdrift i trafikken betyder dog ikke kun milliardtab for samfundet hvert eneste år. Lange bilkøer og forsinkede tog betyder også spild af god livstid – tid, der kunne bruges langt bedre derhjemme hos familien midt i en travl hverdag eller til en ekstra tørn på arbejdspladsen i en tid med mangel på arbejdskraft.

Endelig har manglende fremdrift i trafikken også negative konsekvenser for miljøet og for CO₂-udledningen. Biler, der holder i kø på Køge Bugt-motorvejen, forurener meget, og det bringer mig til kernen i den trafikpolitiske udfordring, vi står over for.

På den ene side skal vi sikre velstanden og velfærden i vort samfund med en moderne og tilstrækkelig infrastruktur. Det vil kræve målrettede og massive investeringer i den trafikale infrastruktur, både i den kollektive trafik og i vejnettet. På den anden side skal vi indrette transporten således, at vi reducerer udledningen af CO₂ mest muligt. Her er der brug for nye initiativer, der betyder en såkaldt afkobling af CO₂-udledningen, dvs. at CO₂-udledningen ikke stiger i samme takt som den øgede trafikmængde – ja, den skulle gerne falde i de kommende år. Men det kræver, at vi hele tiden medtænker dette mål, når vi træffer beslutninger om fremtidens trafik.

Venstre vil bl.a. gerne være med til at fremme den kollektive trafik som et attraktivt alternativ til bilen, men Venstre mener også, at der også i denne sag skal findes den rette balance. Det er et vigtigt mål at reducere CO₂-udledningen, men vi skal også holde gang i hjulene i samfundet til gavn for beskæftigelsen og for vores velfærd. Venstre ønsker derfor, at der kommer en belysning af sammenhængene mellem velfærd og beskæftigelse på den ene side og begrænsninger af transporten med henblik på reduktion af CO₂-udledningen på den anden side. Det er en vigtig viden at have, inden vi sætter nogle faste og bastante mål for reduktion af CO₂-udledningen, hvor meget det koster i velfærd, og det går jeg ud fra at alle Folketingets partier er meget interesseret i.

Lad mig nævne København, vores alle sammens hovedstad, som et eksempel. Hver dag leverer lastvogne hundredvis af tons varer til modtagere i København, så byen kan fungere, herunder varerne på hyldeerne i butikkerne. Der-

for er det en vanvittig tanke, når visse politikere foregøgler borgerne, at lastbilerne skal helt ud af byen. De samme politikere må forholde sig til, om byen skal sættes i stå, eller om de mange tons varer i stedet skal leveres på budcykler eller af en hærskare af små varebiler. Vejen frem er naturligvis at sikre grundlaget for den nødvendige transport på en måde, der er så miljøvenlig som muligt, bl.a. ved brug af lastvogne med lavt brændstofforbrug og partikelfiltre.

Infrastrukturkommissionen har for et par uger siden fremlagt en række visionære bud på, hvordan vi forener hensyn til mobilitet og miljø. Der er grund til at takke kommissionen for et flot stykke arbejde, der bidrager til at give os et samlet overblik over de trafikale udfordringer og de tilknyttede miljømæssige udfordringer.

Desuden peger kommissionen på seks fokusområder, der bør være en ledetråd for det politiske arbejde, og et af disse fokusområder er netop at styrke indsatsen for at begrænse transportens miljø- og klimapåvirkning. Her er der en bred vifte af konkrete initiativer at tage fat på, fra parker og rejs-anlæg, fremme af cyklisme og målrettede investeringer i den kollektive trafik til udbygning af udvalgte vejstrækninger samt investeringer i intelligente transportsystemer, der kan øge fremkommeligheden og forbedre miljøet.

Venstre hilser meget velkommen, at regeringen i løbet af 2008 vil fremlægge to vigtige planer, nemlig for det første en samlet investeringsplan, der skal sikre fremdriften i trafikken og sammenhængen i Danmark og dermed grundlaget for vores velfærd, og for det andet en samlet strategi for reduktion af transportsektorens CO₂-udledning. Men vi ønsker ikke at lægge os fast på faste procentsatser på nuværende tidspunkt; vi ønsker en dynamisk tilgang og en satsning med konkrete initiativer i stedet for faste procentsatser. Herefter er det nemlig op til Folketingets partier at tage stilling og følge planerne op med handling, forhåbentlig med en bred politisk aftale sidst på året som resultat – et resultat, hvor vi i transportpolitikken sikrer grundlaget for både fremdrift og renere miljø i vort samfund. Hvor der er vilje, er der vej og bane.

På denne baggrund vil jeg gerne på vegne af Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Ny Alliance og Pia Christmas-Møller (UFG) fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Transporten af personer og gods er ansvarlig for en stor del af Danmarks udledning af CO₂.

Folketinget hilser det derfor velkommen, at regeringen sammen med den kommende investeringsplan vil fremlægge en ambitiøs strategi for en reduktion af transportsektorens CO₂-udledning.

Folketinget opfordrer til, at de mulige indsatsområder til en begrænsning af transportsektorens miljø- og klimapåvirkning, som fremgår blandt andet af Infrastrukturkommissionens betænkning, herunder en prioritering af den kollektive trafik, inddrages i dette arbejde.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 21).

Kl. 13:29

Formanden:

Ja tak. Der er fremsat følgende forslag til vedtagelse:

»Transporten af personer og gods er ansvarlig for en stor del af Danmarks udledning af CO₂.

Folketinget hilser det derfor velkommen, at regeringen sammen med den kommende investeringsplan vil fremlægge en ambitiøs strategi for en reduktion af transportsektorens CO₂-udledning.

Folketinget opfordrer til, at de mulige indsatsområder til en begrænsning af transportsektorens miljø- og klimapåvirkning, som fremgår blandt andet af Infrastrukturkommissionens betænkning, herunder en prioritering af den kollektive trafik, inddrages i dette arbejde.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 21).

Også dette forslag til vedtagelse vil indgå i de videre forhandlinger.

Der er korte bemærkninger, og den første er fra hr. Per Clausen.

Kl. 13:29

Per Clausen (EL):

Jeg kan forstå på hr. Kristian Pihl Lorentzen, at regeringspartierne sammen med Dansk Folkeparti og Ny Alliance nu har et ambitiøst mål om at reducere CO₂-udslippet så meget, som det er muligt uden at genere bilerne og den økonomiske vækst. Jeg vil bare spørge hr. Kristian Pihl Lorentzen, om det også er udtryk for, at regeringen har skiftet politik – altså at regeringen fra at have en meget præcis målsætning om, at der skal ske et fald i CO₂-udslippet på 25 pct. fra 1988 til 2030, nu er gået over til at have en ambi-

tøs målsætning om, at CO₂-udslippet skal reduceres så meget som muligt.

Kl. 13:30

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 13:30

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Det er korrekt, at vi ikke ønsker at fastsætte faste procentsatser, som jeg også redegjorde for i min ordførelse, og det gør vi jo ikke, fordi vi for det første ikke mener, det er særlig dynamisk. Vi vil hellere iværksætte en række konkrete initiativer, som der er lagt op til med Infrastrukturkommissionens rapport, og som regeringen lægger op til med den strategiplan, der fremlægges her i løbet 2008.

For det andet er det også værd at hæfte sig ved, at det pejlemærke, som regeringen har udstukket for 2030, jo fortsat er gældende som et pejlemærke. Men jeg har noteret mig, at regeringens strategi for reduktion af CO₂ fra transporten sigter mod 2020, så alene af den grund er der årsag til at fastsætte en ny målsætning. Men jeg mener også, at Enhedslisten bør forholde sig til, at hvis vi bare sætter sådan en målsætning uden skelen til, hvad transporten i øvrigt betyder for al vores velfærd, har Enhedslisten et problem, for mig bekendt går Enhedslisten kraftigt ind for, at vi skal have mest mulig velfærd.

Kl. 13:31

Formanden:

Så er det hr. Per Clausen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 13:31

Per Clausen (EL):

Jeg kan forstå, at hr. Kristian Pihl Lorentzen mener, regeringen var uodynamisk, da den i 2007 fremlagde et forslag om, at det her skulle være målsætningen.

Så siger hr. Kristian Pihl Lorentzen, at fordi målet nu er 2020, er det klart, at vi skal have en ny målsætning. Men problemet er jo ikke, at hr. Kristian Pihl Lorentzen vil have en ny målsætning. Problemet er, at hr. Kristian Pihl Lorentzen ingen målsætning vil have, bortset fra en målsætning om, at vi skal reducere CO₂-udslippet så meget, som det er muligt, når vi skal sikre bilernes frihed fremover og også sikre, at der er plads til den økonomiske vækst. Pointen er vel, at for hr. Kristian Pihl Lorentzen er CO₂-udslippet noget, hvor vi gør det så godt, som vi kan, når vi har taget hensyn til alt det, vi synes er vigtigt.

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 13:32

Kl. 13:33

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg kan bekræfte, at vi tager hensyn til transportens betydning for vores velfærd – ja. Men ikke desto mindre har vi en ambitiøs tilgang til det her, og som jeg har redegjort for, er der en lang række konkrete initiativer, som vi ønsker at iværksætte. Nu afventer vi så regeringens samlede strategi på området.

Da regeringen fastsatte det her pejlemærke, var den ikke uodynamisk, tværtimod. Tingene udvikler sig hurtigt, og jeg synes, hr. Per Clausen skulle hilse det velkommen, at både statsministeren, transportministeren og klimaministeren, som der også står i regeringsgrundlaget, er ambitiøse på det her punkt. Jeg synes, hr. Per Clausen med spænding og store forventninger skulle afvente, hvad der kommer på området, uden at lægge sig fast på stereotype procentsatser.

Kl. 13:32

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Nej, tværtimod mener jeg sandelig, at vi skal respektere de internationale målsætninger. Jeg gør opmærksom på, at transporten jo kun er en del af hele problemstillingen omkring CO₂-udledningen. Men transporten skal som nævnt yde sit markante bidrag, og det kan vi få den til ved at træffe kloge beslutninger fremadrettet.

Al mulig respekt for det forslag til vedtagelse, der her er fremsat af SF og andre partier, men det hænger altså fast i en meget bastant procentsats frem for at se på de konkrete initiativer, der er brug for, og uden skelen til, at vi er nødt til at have en viden om, hvad de beslutninger, vi måtte træffe, betyder for hele transportsektoren, og om de måske kan aflede en mindre velfærd.

For en ting er sikkert: Hvis vi lægger hindringer i vejen for transporten uden at lave nogle kloge alternativer, går det ud over vores velfærd. Det synes jeg også SF skulle forholde sig til.

Kl. 13:32

Kl. 13:34

Formanden:

Så er det fru Pia Olsen Dyhr.

Formanden:

Fru Pia Olsen Dyhr for en sidste kort bemærkning.

Kl. 13:32

Kl. 13:34

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg er glad for, at hr. Kristian Pihl Lorentzen også er ambitiøs på regeringens vegne. Det vil hele Folketinget som sådan egentlig gerne være, og derfor har vi lagt op til en vedtagelse, som i virkeligheden bekræfter nogle af de udtalelser, regeringen er kommet med efter en valgkamp, der har fokuseret på klima.

Vi har valgt at fremsætte et forslag, som både handler om en plan for klima og trafik – jeg tror egentlig, vi kan blive ganske enige om, at den skal være ambitiøs, og en anden del, som handler om, hvorvidt vi skal reducere CO₂-udslippet efter en konkret målsætning, eller hvorvidt vi bare skal lade det være op til tilfældighederne, om vi nu når den her målsætning.

Er hr. Kristian Pihl Lorentzen ikke enig i, at vi internationalt har forpligtet os til at reducere vores CO₂-udslip, og at det derfor ikke er nødvendigt, at Folketinget træffer beslutninger, der lever op til de internationale målsætninger? Eller mener hr. Kristian Pihl Lorentzen, at vi bare kan skrotte de internationale målsætninger og gøre, som vi har lyst til?

Pia Olsen Dyhr (SF):

Nu har jeg noteret mig, at hr. Kristian Pihl Lorentzen kalder det en meget bastant målsætning. Det kan vi godt kalde den, men det er ikke desto mindre regeringens egen målsætning fra bæredygtighedsstrategien fra 2002, som igen er bekræftet i bæredygtighedsstrategien »Grønt ansvar« fra 2007. Det vil sige, at det er regeringens egen målsætning, man nu vælger at løbe fra, og det vil sige, at den ikke holder længere.

Det er en anden udmelding end den, transportministeren lagde op til. Så jeg synes egentlig, det kunne være interessant, om hr. Kristian Pihl Lorentzen kunne bekræfte det.

Den anden del af det er, at statsministeren igen og igen har valgt at sige, at Danmark skal være fossilfrit i fremtiden. Mener hr. Kristian Pihl Lorentzen så ikke også, at det bør have konsekvenser for transportsektoren og olieforbruget i transportsektoren? Eller kan hr. Kristian Pihl Lorentzen ikke støtte statsministerens målsætning om det?

Kl. 13:32

Kl. 13:35

Formanden:
Ordføreren.

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 13:35

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Det var mange spørgsmål på én gang, men jeg skal forsøge at besvare dem så godt, jeg kan.

Jeg er helt enig i målet om, at Danmark skal være totalt uafhængig af fossile brændstoffer på den lange bane, og det bliver den meget lange bane. Det er der gode sikkerhedspolitiske grunde til, men også gode forsyningsmæssige grunde. Så jeg er helt enig i det pejlemærke.

Jeg er også helt enig i, at vi selvfølgelig skal have reduceret brændstofforbruget. Og der er det jo netop, Infrastrukturkommissionen har peget på en række landvindinger og en række tiltag, der skal til – f.eks. det, at vi kører i mere brændstoføkonomiske biler, både personbiler og lastbiler, der kører meget længere på literen, det at, vi kan investere i intelligente transportsystemer, som øger fremkommeligheden på de eksisterende veje, samtidig med at vi sparer masser af brændstof, og det, at vi iværksætter forsøg med modulvogntog og dermed kan transportere langt mere gods med den samme brændstofmængde. Der er masser af gode nyheder på vej.

Men jeg mener, at regeringens målsætning om 25 pct. er og bliver et pejlemærke. Det, vi skal nu, er, at vi skal frem til en strategi for, hvad der skal ske i perioden frem til 2020, og så skal vi følge det op med en række beslutninger om en række konkrete initiativer, der leder frem mod det pejlemærke.

Kl. 13:36

Formanden:

Det er hr. Torben Hansen for en kort bemærkning.

Kl. 13:36

Torben Hansen (S):

Jeg kan forstå på Venstres ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen, at der er manglende dynamik i at sætte en fast procentsats ind, og det er også stereotyp. Det har fået mange ikke så pæne ord med på vejen.

Det synes jeg jo et eller andet sted er lidt ærgerligt, og jeg vil da godt her i Folketingssalen tilbyde hr. Kristian Pihl Lorentzen, hvis han mener, at de 25 pct. er for lavt sat, altså at vi kunne nå endnu højere, at forslagsstillerne så her skriver mindst foran, sådan at hr. Kristian Pihl Lorentzen ikke behøver at være bange for, at vi siger for lavt. Det er jeg overbevist om de gerne vil være med til.

I forhold til det her med stereotyp vil jeg høre, om hr. Kristian Pihl Lorentzen så også mener, at det er stereotype procentsatser, når EU eksem-

pelvis på hele andelen af vedvarende energi med den danske regerings opbakning har lavet en procentsats, og når EU også på nedbringelse af CO₂-udslippet har lavet en fast procentsats med den danske regerings opbakning. Mener hr. Kristian Pihl Lorentzen også, at det er en stereotyp og udynamisk tilgang til tingene?

Kl. 13:37

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 13:37

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Det, jeg mener med det, er, at der er stor bevægelse i det her område. Ikke alene kommer der hver eneste dag teknologiske landvindinger på det her område, som imødekommer problemet, der er også en stor debat i gang i EU, der udmønter målsætninger vedrørende reduktionen af CO₂. Det er derfor, jeg mener, der er behov for dynamik i den her proces. Og derfor passer det som fod i hose, at regeringen i løbet af 2008 får lavet en samlet strategi for det her område, ledende frem til en række konkrete tiltag, som vi så forhåbentlig kan tage beslutninger om herinde med en bred politisk opbakning.

Det, der er vigtigt for mig, er at signalere så kraftigt, jeg kan, at Venstre ikke alene ønsker en reduktion i CO₂-udledningen fra transporten, men vi ønsker også et samfund, der har gang i hjulene og har beskæftigelse, og hvor der fortsat er et grundlag for vores velfærd, også i 2030.

Kl. 13:38

Formanden:

Det er hr. Torben Hansen for en sidste kort bemærkning.

Kl. 13:38

Torben Hansen (S):

Jeg synes, at Venstres ordfører kørte rundt om det som katten om den varme grød. Hvorfor ikke erkende, at årsagen til, at EU på de her punkter med den danske regerings opbakning har sat faste procentsatser, netop er, at der skal være noget, om man vil, der presser aktørerne frem mod målet? Og der kunne det jo også være fornuftigt, som også fru Pia Olsen Dyhr har sagt: Jamen lad os tage udgangspunkt i det, som regeringen selv har formuleret tidligere, nemlig 25 pct.

Derfor vil jeg gerne spørge hr. Kristian Pihl Lorentzen: Er det, fordi man er bange for, at 25 pct. er for lavt sat, og at man vil kunne stemme for det her forslag til vedtagelse, hvis det er sådan, at vi sætter det lille ord mindst foran?

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 13:39

den kollektive trafik i Danmark. Det vil fra Socialdemokratiets side bl.a. betyde, at vi nu skal have massive investeringer i den kollektive transport, og det indebærer mere regularitet og mere kapacitet for både tog, busser og letbaner. Det er en stor investering, men prisen ved at lade være er endnu større.

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg vil gerne sige ærligt, at målet med en reduktion på 25 pct. frem til 2030 bliver mere end svært at nå. Det kan man lige så godt erkende ærligt. Det vil medføre en markant reduktion og masser af restriktioner på vores transportstrømme, som uvægerlig vil få indflydelse på samfundets velfærd, og det vil jeg gerne have belyst, inden Venstre lægger sig fast på en bestemt målsætning, om vi overhovedet gør det, for som sagt er det et meget dynamisk område, hvor der hele tiden kommer teknologiske landvindinger.

Kl. 13:39

Vi har faktisk i regeringsgrundlaget en række klare målsætninger, bl.a. for introduktionen af biobrændstoffer inden for transportområdet, som vi selvfølgelig vil gøre alt for bliver opfyldt. Men lige præcis på det her område, hvor der er så mange ting, der spiller ind, og hvor vi skal have et samlet overblik i sammenhæng med den investeringsplan, vi skal i gang med inden for infrastrukturen, mener vi ikke, at det for nuværende er klogt at lægge sig fast på en konkret målsætning. Men det er da vigtigt at have et pejlemærke ude i horisonten, og det har regeringen så udmærket fremlagt sidste år.

Kl. 13:40

Formanden:

Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen. Den næste ordfører er hr. Torben Hansen.

Kl. 13:40

(Ordfører)

Torben Hansen (S):

En tredjedel af den samlede CO₂-udledning i Danmark stammer fra transportsektoren, herunder ikke mindst vores biler, og den andel er stadig stigende. Og der er ingen vej uden om det: Hvis det er sådan, at CO₂-udslippet skal nedbringes, så skal flere danskere tage bussen og toget i stedet for bilen, men det kan vi kun gøre ved at forbedre den kollektive trafik så meget, at det bliver et reelt og troværdigt alternativ til bilerne.

Regeringen har igennem de seneste 6 år nedbrudt danskernes tillid til den kollektive trafik. Det er blevet langt dyrere at køre med bus og tog, servicen er faldet markant med færre afgang og flere forsinkelser. Og for miljøets skyld, for pendlernes skyld, for brugernes skyld er det nødvendigt, at man nu får genskabt tilliden til

Det kunne også være spændende, hvis vi alle sammen inden for de kommende år greb chancen og fik højhastighedstog i Danmark eller i hvert fald taget beslutningen herom, greb chancen for letbaneprojekter, som vi ser mange steder i byerne rundtomkring. Eksempelvis er det sådan, at det med toget tager 1 time og 22 minutter mellem Paris og Bruxelles. I Danmark er der den samme afstand mellem Århus og København, det tager i omegnen af 3 timer, og jeg synes egentlig, at det meget godt siger, hvilken tilstand den kollektive trafik er i for nuværende.

Det burde jo også være klart for enhver, at trafikpolitikken ikke fungerer, da der lige nu er massive køer på motorvejene, forsinkelser på jernbanerne og enorme og stigende miljøbelastninger, der med rette sætter dagsordenen i den trafikpolitiske debat. Infrastrukturkommissionen er kommet med forskellige bud. Mange af dem ser spændende ud, men jeg synes, at der desværre mangler nogle overvejelser over miljø, og at der mangler nogle overvejelser over økonomi.

Godstrafikken er et særskilt kapitel. Alle beregninger viser, at vi får stadig stigende godstrafik på vores veje. Og Socialdemokratiet vil derfor i den her samling fremsætte forslag om at indføre en vejbenyttelsesafgift, svarende til den tyske Maut, for lastbiler over 12 t, så antallet af lastbiler, der kører tomme rundt på vejene, mindskes, og så godstransport på skinner og skibe bliver mere konkurrencedygtig i forhold til lastbiler. Det vil være godt for miljøet, og det vil mindske trængslen til glæde for de øvrige trafikanter. Og indtægterne fra trængselsafgifterne på lastbilerne kunne jo passende anvendes til massivt at sænke priserne på miljøvenlige biler.

Socialdemokratiet vil også, at Skattekommissionen, der skal igangsætte sit arbejde her i 2008, også tager det perspektiv med, at vi på et tidspunkt skal til at kigge på, at vi skal have billigere biler, og at de så skal være dyrere at benytte. Det vil være helt naturligt, at Skattekommissionen tager det med.

Et andet redskab til at sikre større lyst til at bruge den kollektive trafik er selvfølgelig også

takstnedsættelser. Vi har tidligere foreslået, og det vil vi gøre igen, en takstnedsættelse på den kollektive trafik med 25 pct., og for en pendler, der bruger alle zoner i hovedstadsområdet, vil det eksempelvis betyde en nedsættelse på 279 kr. og for en pendler mellem eksempelvis Randers og Aalborg en månedlig besparelse på 380 kr. Men det er bare for at vise, at prisen har betydning, og at prisen sammen med forbedret regularitet og kapacitet er fuldstændig altafgørende for den kollektive trafiks konkurrencemuligheder.

Nedbringelsen af CO₂-udslippet fra trafikken er ikke nem og ligetil, men den allerførste forudsætning er at sikre, at man har et ordentligt og håndfast mål. Socialdemokratiet synes, det er ærgerligt for både miljøet og trafikpolitikken, at regeringen ikke vil være med til at sætte bindende mål for CO₂-reduktionen i trafikken. Nu er risikoen en masse flotte ord uden mål, uden handling, alt sammen noget, der fører til, at regningen og miljøproblemerne bliver endnu større i de kommende år. Vi skal alle sammen huske på, at alle har et ansvar for at bekæmpe klimaforandringerne, men det er dem, der tager de politiske beslutninger, der har det allerstørste ansvar, og jeg synes, at regeringen svigter ved ikke at ville være med til nogen mål for det her område.

Kl. 13:45

Formanden:

Der er korte bemærkninger, og den første er fra hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:45

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Hr. Torben Hansen var inde på, at specielt de sidste 6 år var tilliden til den kollektive trafik blevet helt nedbrudt – det var vist ordvalget. Der vil jeg da godt stiltfærdigt gøre opmærksom på, at der netop de seneste 6 år er foretaget massive investeringer i den kollektive trafik med henblik på genopretning af fortidens synder. Bl.a. blev der i trafikaftalen fra 2006 ekstraordinært afsat 4,7 mia. kr. til en genopretning af det skinnenet, som var nedslidt igennem årtier. Jeg må formode, at socialdemokratiske regeringer også har haft et ret stort medansvar i den sag. Der er truffet principbeslutning om en totaludskiftning af signaler og sporskifter i de kommende år. Nu mangler vi så at finde finansieringen, men det bliver der fulgt op på.

Så jeg synes, det er noget af en tilsnigelse, at hr. Torben Hansen siger, at tilliden til den kollektive trafik er blevet nedbrudt under den her re-

gering. Tværtimod er der iværksat en lang række fremadrettede initiativer.

Det, jeg godt kunne tænke mig at høre, er: Hvad har Socialdemokratiet tænkt sig at sætte af til en fremadrettet investering i den kollektive trafik?

Kl. 13:46

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 13:46

Torben Hansen (S):

Det står fuldstændig soleklart, at det er det samlede Folketing – ja, der kan være nogle enkelte, der ikke har været med i det – der igennem mange årtier har været med til ikke at tage sig ordentligt af det her område. Det vedkender Socialdemokratiet sig, og jeg har registreret, at Venstre også vedkender sig, at de har et ansvar dér.

Men når vi ser på, hvor mange der bruger den kollektive trafik, når vi ser på, at taksttilskuddet er fjernet, og at det generelt er blevet dyrere, når vi ser på, at man eksempelvis i de her uger og måneder – det ved hr. Kristian Pihl Lorentzen også – er ved at finde ud af, hvad for nogle buslinjer man af økonomiske årsager skal nedlægge i Midtjylland, så synes jeg i allerhøjeste grad, at det netop viser, at man ikke prioriterer det her område tilstrækkeligt.

Så blev der sagt signaler, javel, men hvis man følger den plan, som regeringen har lavet, så er vi jo fremme ved 2014, før vi måske kunne være oppe på at have et signalsystem, der fungerer, som vi gerne vil have det. Det betyder jo rent faktisk, at vi har 6-7 år endnu, inden vi får noget, der ligner regularitet i togdriften, og det er simpelt hen for lang tid.

Kl. 13:47

Formanden:

Hr. Kristian Pihl Lorentzen for en sidste kort bemærkning.

Kl. 13:48

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg hører ikke ret meget om finansieringen. Det er jo ellers et punkt, der bliver meget interessant, når vi nu skal til at realisere alle de her konkrete projekter, der er. Der bliver det jo spændende at se, om Socialdemokraterne denne gang vil være med til at skaffe noget finansiering, så vi får en bred trafikpolitisk aftale.

Jeg hørte også hr. Torben Hansen nævne noget om nye vejafgifter for lastvogne. Jeg forstår, at der skal opkræves i omegnen af 2 mia. kr., der så kunne kanaliseres over i privatbilerne.

Mener hr. Torben Hansen ikke, at det vil være et skud for boven for hele den samlede danske vognmandsbranche, der i forvejen er under hårdt konkurrencemæssigt pres udefra, og som i forvejen er plaget af lastvogne, der udflyger hver eneste uge; der er faktisk kommet fart på det på det seneste? Mener hr. Torben Hansen, at det vil være fornuftigt på den måde at skyde danske vognmænd i sænk, så det er udenlandske vognmænd, der kommer ind og transporterer, og mener hr. Torben Hansen ikke, at det er konkurrenceforvridning, så det klodser?

Kl. 13:48

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 13:48

Torben Hansen (S):

Nej, jeg mener rent faktisk, at det vil være med til at skabe en mere lige konkurrencesituation, for det forholder sig sådan i dag, som hr. Kristian Pihl Lorentzen også ved, at danske vognmænd jo rent faktisk skal betale afgifter i Tyskland i betydelig højere grad, end det omvendte er tilfældet. Så jeg tror rent faktisk, at det her vil være med til at skabe en lige konkurrencesituation for alle de vognmænd fra Europa, der så kører under et andet flag end det danske, og som så skal herop og køre. Så jeg mener rent faktisk, der vil ske det omvendte: at vi får skabt en mere lige konkurrencesituation, sådan at det ikke er nede ved grænsen, det afgøres, hvor man skal betale mest. Så det kan jeg slet ikke se.

I forhold til finansieringen vil jeg bede hr. Kristian Pihl Lorentzen om at kigge i Socialdemokratiets finanslovplæg fra omkring den 10. september, hvor vi netop i en kvalitetsfond vil afsætte i omegnen af 100 mia. kr. over de kommende mange år, hvor der også er et helt specifikt punkt omkring udbygning af den kollektive trafik.

Kl. 13:49

Formanden:

Det er hr. Kim Christiansen for en kort bemærkning.

Kl. 13:49

Kim Christiansen (DF):

Jeg kunne godt tænke mig at tage tråden lidt op i forhold til et lovforslag, der skal pålægge transportbranchen øgede omkostninger. Det lyder spændende set i forhold til, at det er et meget plaget erhverv. Jeg mener under den netop overståede valgkamp helt klart at have hørt, at Socialdemokratiet er tilhænger af at videreføre af-

gifts- og skattestoppet. Strider det her ikke lidt imod den tanke?

Kl. 13:50

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 13:50

Torben Hansen (S):

Nej, for pengene bliver inden for transportsektoren.

Kl. 13:50

Formanden:

Et sidste kort spørgsmål.

Kl. 13:50

Kim Christiansen (DF):

Så kunne jeg godt tænke mig at høre hr. Torben Hansens begrundelse for, at det kun er transportsektoren, der skal betale vejafgift. Jeg kan godt se, at der kan være en pointe i, at man får den udenlandske transittrafik til at lægge nogle penge i Danmark, men det strider i givet fald mod EU-lovgivningen kun at opkræve den af udlændinge, så det vil alt andet lige være at straffe det danske transporterhverv.

Så vil jeg gerne høre hr. Torben Hansen, hvorfor det så kun skal være for transporterhvervet og ikke for privatbilismen.

Kl. 13:51

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 13:51

Torben Hansen (S):

Når det gælder transporterhvervet, får vi jo bl.a., som hr. Kim Christiansen selv siger, en del af transittrafikken med.

Til det andet om privatbilismen ville hr. Kim Christiansen, hvis hr. Kim Christiansen eksempelvis så Danmark Radios DR Nyheder 21 i aften, kunne se, at Socialdemokratiet stiller forslag om, at man i den Skattekommission, der nu skal igangsætte sit arbejde her i 2008, også får en diskussion af, at vi skal have gjort de danske biler billigere, men benyttelsen af dem skal gøres dyrere. Det er jo sådanne erfaringer, man er ved at gøre i andre lande, og jeg synes, det vil være naturligt, at Skattekommissionen går ind og ser på det, så der i de kommende år også kan blive truffet nogle beslutninger på det område.

Kl. 13:51

Formanden:

Der er ikke flere, der har bedt om korte bemærkninger. Vi siger tak til hr. Torben Hansen. Næste ordfører er hr. Kim Christiansen.

Kl. 13:52

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Man må sige, at dagens debat om CO₂-udledning og om, hvordan vi kan reducere den inden for person- og godstransport, er en meget aktuel debat. Her er det Dansk Folkepartis helt klare opfattelse, at det bedst kan ske ved en optimal udnyttelse af eksisterende ressourcer samt ved at indtænke problematikken i fremtidens infrastruktur.

Når man ser på de afledte effekter, der er af transporten, er det lykkedes at forbedre alle elementer undtagen udslippet af CO₂, som i en periode, hvor trafikken er steget med 50 pct., er steget med 30 pct., så den er dog ikke steget proportionalt med stigningen i trafikken, og det må man så tilskrive den teknologiske udvikling. Men det er ikke godt nok, og med en forventet stigning i trafikken frem mod 2030 er det tvungende nødvendigt, at vi tænker i andet end at bygge bredere veje. Det er også det, som jeg hører fra de ordførere, der hidtil har tilkendegivet deres holdning, nemlig at man skal satse mere på den kollektive trafik.

I dag udgør transport i personbiler 81,5 pct. af personbefordringen, og 80 pct. af godstransporten foretages med lastbiler. Togene tegner sig for henholdsvis 8 pct. og 4 pct. Derfor er der for Dansk Folkeparti slet ingen tvivl om, at der i den kommende investeringsplan, som regeringen har varslet i forlængelse af Infrastrukturkommissionens rapport, bør lægges stor vægt på en styrkelse af den kollektive trafik, hvilket statsministeren til min store glæde også har givet udtryk for.

Der har været meget tale om modulvogntog, og til oplysning primært for dem, der sidder og ser tv derhjemme, kan jeg da oplyse, at længden på en lastvogn på et modulvogntog øges fra 18,75 m til 25,25 m, og den tilladte vogntogsvægt øges fra 48 t til 60 t. Det vil sige, at man kan øge godsvolumen med 25-30 pct., og at man kan mindske CO₂-udslippet med 15-20 pct. Det er et meget, meget vigtigt område at sætte ind på. Når vi nu ser, at 80 pct. af alt gods i Danmark transporteres netop på lastbil, er man ikke nødt til at være professor for at kunne se de åbenlyse fordele ved modulvogntog.

Derfor synes jeg også, at det er lidt besynderligt, at den vedtagne forsøgsordning til 85 mio. kr. ikke allerede er blevet udvidet. Det vil kræve

yderligere 42 mio. kr., for at de, der nu har lyst til og behov for havne og transportcentre, kan komme med i en ordning om modulvogntog. Det ville også modvirke en skævvridning af Danmark, og det ville ikke mindst være en stor gevinst med hensyn til CO₂-udledningen og for miljøet.

Hvis man ville være lidt til grin, skulle man for ikke så mange år siden bare nævne ordet sporvogn, så blev man kaldt nostalgiker, og man blev spurgt: Er du så gammel, at du kan huske dem? Jeg kan meget svagt huske dem, men jeg vil sige, at fremtiden ligger i sporvognene – nu om dage hedder det letbaner. I Infrastrukturkommissionens rapport tales der om etablering af letbaner i Århus og det nordlige København, og senest har vi set Odense præsentere et stort og ambitiøst projekt om at indføre letbaner over en tiårig periode. Det er ting, som Dansk Folkeparti gerne vil være med til at fremme.

Når vi taler om, hvad der skal til for at nedbringe CO₂-udledningen, er snakken selvfølgelig også om de igangværende forsøg med biodiesel og større brug af bioætanol. I det hele taget skal alternative drivmidler indtænkes i fremtidens debat.

Motorvejsafgifter og roadpricing er også ting, der vil blive diskuteret, og lad mig sige det ganske kort: Det er Dansk Folkeparti ikke tilhænger af, vi brandskatter i forvejen i rigelig grad vores bilister. Jeg kan i øvrigt i den forbindelse lige nævne, at den seneste omlægning af registreringsafgiften, som netop havde det sigte at fremme brugen af miljørigtige, mindre dieselmotorer, har været en rigtig stor succes. Det har faktisk affødt et boom i salget af små dieselmotorer.

Der vil komme mange gode ideer på bordet under dagens debat, og ingen skal være i tvivl om, at Dansk Folkeparti vil melde sig ind i kampen for at mindske udledningen af CO₂ fra trafikken, både i de kommende finanslovforhandlinger og i udmøntningen af Infrastrukturkommissionens mange anbefalinger.

Kl. 13:56

Formanden:

Der er ingen, der har bedt om korte bemærkninger, så vi siger tak til hr. Kim Christiansen. Den næste i ordførerrækken er fru Henriette Kjær. [Formanden bliver opmærksom på, at fru Henriette Kjær ikke er til stede i salen]. Det betyder så, at næste tilstedeværende i ordførerrækken er fru Bente Dahl.

(Ordfører)

Bente Dahl (RV):

Da ordføreren for Det Radikale Venstre, hr. Johs. Poulsen, er forhindret, er det mig, der holder De Radikales ordførertale.

Transportsektoren bidrager med en større og større andel af vores samlede CO₂-udslip. Mens det samlede CO₂-udslip er reduceret med omkring 15 pct. siden 1988, er transportsektorens CO₂-udslip steget støt gennem alle årene med i alt 30 pct. Intet tyder på, at udviklingen vender, tværtimod fortsætter udbygningen af motorvejene, mens jernbaneskinneerne knap nok bliver vedligeholdt og cykeltrafikken er under kraftig nedtrapning. Det er alarmerende.

Hvis ikke vi får vendt udviklingen, får Danmark alvorligt svært ved at opfylde sine internationale klimaforpligtelser. Men ikke nok med det: Hvert år dør omkring 4.000 danskere som følge af luftforurening fra transportsektoren. Vi rører os ikke nok og spilder masser af gode arbejdstimer på motorvejene i kø.

Der er brug for nye løsninger i transportsektoren. Der er mange oplagte muligheder for at reducere transportsektorens forbrug af fossile energikilder. Det Radikale Venstre mener, at der skal investeres massivt i kollektiv transport. Der skal satses på hybridbiler og cyklisme, og vi skal have afgiftssystemet til at arbejde med os, så det altid kan svare sig at vælge de miljøvenlige transportløsninger. Vi har alle muligheder for at knække transportsektorens CO₂-kurve. Det handler bare om at tænke visionært og frem for alt om at handle.

Alvoren er dog ved at gå op for regeringen, i hvert fald er retorikken på plads. Regeringen offentliggjorde på Havreholm den 10. januar, at den vil nedbringe trafikens CO₂-udslip. Vi glæder os meget over denne udmelding, men vi har brug for at se retorikken omsat til handling, og det har vi haft en del problemer med hidtil. Derfor opfordrer vi regeringen til at fremlægge en detaljeret plan for, hvordan den vil nå sin egen målsætning om 25 pct. CO₂-reduktion i 2030 i forhold til i 1988. Det tyder da heldigvis på, at regeringen og oppositionen langt hen ad vejen har et fælles mål, også selv om regeringen har meget svært ved at bevæge sig fra skåltaleniveauet til konkret handling.

Det skal dog ikke afholde Det Radikale Venstre fra at afsøge alle muligheder for et bredt samarbejde hen over midten om konkrete løsninger. Lad os derfor i fællesskab skabe nye løs-

Kl. 13:57

ninger for transportsektoren. Vi løfter gerne vores del af ansvaret.

Kl. 14:00

Formanden:

Der er ingen, der har bedt om korte bemærkninger, så vi siger tak til fru Bente Dahl. Og så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Kl. 14:00

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Først vil jeg gerne takke forespørgerne for debatten. Det er jo et meget væsentligt emne, som vi får en grundig debat om her i dag, for vi har brug for nye løsninger på de udfordringer, vi står over for. Vi ved alle sammen godt, at mængden af gods, der skal transporteres, stiger voldsomt de kommende år. Samtidig kræver arbejdsmarkedet så også, at vi er mobile, og det er ikke muligt for alle at flytte hen nær deres arbejdsplads. Det kan være, fordi en ægtefælle arbejder et helt andet sted, eller fordi boligpriserne er for høje, der, hvor arbejdspladsen ligger. Derfor er bilen og den kollektive trafik nødvendig for mange mennesker.

Derfor er vi Konservative også glade for, at det er første gang, der bliver lavet en strategi for nedbringelse af transportsektorens CO₂-udslip, samtidig med at vi får lavet en ny trafikinvesteringsplan. Vores afhængighed af transport betyder også, at udledningen af CO₂ vil vokse, hvis vi ikke forsøger at finde alternativer til biler og samtidig får udviklet nogle mere miljøvenlige teknologier, så biler og lastbiler, tog og færger udleder mindre CO₂ i fremtiden. Det kræver, at vi bruger mange ressourcer på forskning i ny teknologi ikke bare her i Danmark, men også på EU-plan og for den sags skyld på verdensplan, da CO₂-udledningen jo er et globalt problem.

Der skal stilles krav til bilproducenterne om at levere biler, der kan køre langt på literen eller bruge alternative energiformer. Der er da heldigvis også fremskridt at spore, da vi allerede har en række biltyper på markedet, der kan køre endog meget langt på literen, og så har vi hybridbiler, elbiler og brintbiler. Alt det skal videreudvikles fra at være lidt småbesværligt og på forsøgsstadiet til at blive normen.

Derfor er vi Konservative også tilfredse med, at regeringen har valgt at afgiftsfritage elbiler og brintbiler indtil 2012 for at få skabt motivation til at vælge et sådant køretøj, men det kræver naturligvis, at der bliver opbygget et net af opladningsstationer til elbiler og påfyldningsstationer til brintbiler, og det er en udfordring.

Vi Konservative har for ganske nylig foreslået, at der bliver lavet forsøg med brintbusser. Busserne kører allerede i en række europæiske storbyer, og med gode erfaringer. Derfor er det selvfølgelig også oplagt, at vi skal have brintbusser i Danmark og dermed både undgå CO₂-udslip og de skadelige NO_x'er, som dieselbusserne i dag slipper ud. Vi Konservative mener, at vi skal bruge nogle af de midler, der netop er afsat til at udvikle ny miljørigtig teknologi, til at lave forsøg med brintbusser i nogle af vores større byer. Der er brug for, at vi hjælper de forholdsvis nye trafiksselskaber i gang med at udnytte den nye teknologi, så det håber vi kan blive en realitet.

Da Infrastrukturkommissionen offentliggjorde sin rapport, var der bl.a. fra Danmarks Naturfredningsforenings side kritik af, at man lagde for lidt vægt på klimapåvirkningerne fra trafikken, herunder kritik af, at der blev lagt op til en stadig udbygning af vores vejnet. Men det er jo en meget gammeldags måde at se tingene på. For det første går øvelsen jo ud på at ændre teknologien i de biler og lastbiler, der benyttes vejene, så de ikke udleder CO₂ i samme omfang, som vi kender det i dag. For det andet ved vi, at biler og lastbiler, der holder i kø på en vejstrækning, udleder mere end 30 pct. mere CO₂, end hvis de havde kørt med en stabil fart på 80 km/t. Det taler altså også for mere fremkommelighed på vejene.

Det er jo så en kendt sag, at netop også Storebæltsforbindelsen, som har erstattet de berømte storebæltsfærger, er årsag til, at vi har set et kraftigt fald i udledningen af CO₂ over Storebælt – det samme fald vil vi se med kommende broer, herunder Femernbroen.

Derudover skal vi jo også have udbygget den kollektive transport væsentligt. Der skal være et alternativ til bilen, og der er vi glade for at Infrastrukturkommissionen har lagt op til, at man skal benytte letbaner. Vi ved, at man er langt fremme med planlægningen i Århus, men vi ser også store perspektiver i, at man i andre byer, bl.a. i Odense samt i hovedstadsområdet, hvor de har brug for en forbindelse mellem fingrene mellem Lyngby og Ishøj, kunne benytte sig af letbaner. God kollektiv trafik betyder mindre CO₂-udslip, og det skal derfor være et erklæret mål at få udbygget skinnenettet, så vi får mere kapacitet på baneområdet og dermed flere af- og hurtigere forbindelser.

Derfor er vi også medforslagsstillere til det forslag til vedtagelse, Venstres ordfører læste op

i sit ordførerindlæg, da det netop opfordrer til, at vi får lavet en handlingsplan for at nedbringe transportsektorens CO₂-udslip, og at vi satser mere på den kollektive trafik.

Kl. 14:05

Formanden:

Ja tak. Der er korte bemærkninger, og den første er fra fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 14:05

Pia Olsen Dyhr (SF):

Tak for indlægget. Jeg noterede mig, at ordføreren slet ikke har valgt at forholde sig til CO₂-målsætningen for trafikken. Jeg vil gerne spørge, om det skyldes, at Det Konservative Folkeparti mener, at det, at pejlemærket for CO₂-udslippet skal reduceres med 25 pct. i 2030, ikke er væsentligt i forhold til den klimaplan, der skal laves for trafik vedrørende trafikens CO₂-påvirkning, eller om det skyldes, at ordføreren mener, at det ligger så implicit i alting, at man faktisk slet ikke behøver at nævne det.

Jeg kunne godt tænke mig at få at vide af fru Henriette Kjær, om det kunne have været muligt at støtte oppositionens forslag til vedtagelse, hvis vi havde skrevet ordene kollektiv trafik ind. Er det det, der er omdrejningspunktet? Eller har man måske i virkeligheden slet ikke nogen problemer med CO₂-målsætningen? Det var næsten det, jeg hørte ordføreren sige.

Kl. 14:06

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:06

Henriette Kjær (KF):

Årsagen til, at jeg ikke sådan synes, at det var i dag, vi skulle stå og diskutere procenttal, er, at vi alle sammen er enige om, at CO₂-udslippet skal nedbringes. Regeringen har det pejlemærke, at CO₂-udledningen skal nedbringes med 25 pct. i 2030. Det er en kendt sag.

Jeg har derfor i mit indlæg været mere operativ: Hvad kan vi så gøre for at få det CO₂-udslip bragt ned? Det er ret væsentligt, at vi begynder at diskutere det nu, så vi er enige om midlerne. Vi er sådan set ret enige om, at vi har det her pejlemærke, men vi vil ikke lægge os fast på et absolut og bindende mål, hvor regeringen bliver slået oven i hovedet, hvis ikke den når det, men vi har en ambition om at nå det.

Kl. 14:07

Formanden:

Det er fru Pia Olsen Dyhr for en sidste kort bemærkning.

Kl. 14:07

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg stiller mig lidt undrende over for ordføreren sidste bemærkning om, at de ikke vil lægge sig fast på sådan et bindende tal. Regeringen har jo i sin strategi fra 2002 på det tidspunkt valgt at have en målsætning for CO₂-udslippet. Senere har man så i 2007 lavet det om til et pejlemærke, men så vil jeg gerne have, at ordføreren gør rede for, om et pejlemærke bare betyder et eller andet derudeomkring eller mellem 20 pct. og 30 pct. eller måske 15 pct. Er det så uforpligtende at lave et pejlemærke? Eller er pejlemærket som med miljøministerens ord i virkeligheden bare et andet ord for målsætning? Hvordan skal vi fortolke det her med pejlemærker?

Kl. 14:07

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:07

Henriette Kjær (KF):

Vi vil meget gerne nå de 25 pct. Det er det, der menes med det; det er det, vi har ambitioner om. Det skal der ikke herske nogen tvivl om. Derfor var jeg også, som jeg sagde, meget operativ i forhold til at sige: Hvad kan vi gøre for at nå det? For vi mener det seriøst. Det er ikke bare et tal, der er stillet op; det er faktisk et tal, vi forventer at nå.

Kl. 14:08

Formanden:

Så er det hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 14:08

Per Clausen (EL):

Jeg er meget glad for at høre fru Henriette Kjærs svar på det her spørgsmål, for jeg må nok sige, at det var lidt andre ord, vi hørte fra Venstres ordfører, men lidt nuancer skal der være plads til også mellem regeringspartier.

Det, jeg vil spørge fru Henriette Kjær om, er meget konkret, for fru Henriette Kjær har lagt meget vægt på brintbusser, og det kan jo kun glæde Enhedslisten, der ofte har talt varmt for brint. Men er fru Henriette Kjær ikke enig med Enhedslisten om, at hvis brint skal være et drivmiddel, som – om man så må sige – er miljø-mæssigt forsvarligt, kræver det, at vi har udbygget den vedvarende energi, sådan at brinten baserer sig på vedvarende energi?

Kl. 14:09

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:09

Henriette Kjær (KF):

Jo, det er sjovt, for der kan vi ikke være mere enige – vi Konservative og Enhedslisten – i det synspunkt, og det er jo ellers sjældent, at vi er enige om noget som helst.

Det er rigtigt, at hvis brint skal bruges som drivmiddel og være en ren teknologi, kræver det, at det bliver spaltet fra en vedvarende energikilde, og der siger vi, at det vil være oplagt at bruge noget af den overskudsstrøm, der kommer fra vindmøllerne.

Kl. 14:09

Formanden:

Hr. Per Clausen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 14:09

Per Clausen (EL):

Er det så ikke også rigtigt, at hvis det skal have nogen mening på den halvlange sigt eller på lidt længere sigt, er det afgørende, at vi faktisk samtidig med at arbejde for brintbusser også opererer med nogle meget klare målsætninger for, hvordan vi udvikler produktionen af vindenergi i de kommende år?

Kl. 14:09

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:09

Henriette Kjær (KF):

Nu pågår der jo nogle energiforhandlinger hos klimaministeren, og der synes jeg da der lægges op til, at man lægger en meget detaljeret plan for udbygningen af bl.a. vindenergi.

Kl. 14:10

Formanden:

Så er det hr. Jesper Petersen for en kort bemærkning.

Kl. 14:10

Jesper Petersen (SF):

[Problemer med mikrofonen]. Jeg kan bruge så kraftig en stemme, at den når op til fru Henriette Kjær, men nu er jeg på.

Jeg er også glad for svarene og for hensigterne om at ville øge brugen af biler i Danmark, som ikke udleder så meget CO₂, som konventionelle biler gør. Vi er på skatteområdet ved at behandle, at man fortsat afgiftsfritager el- og brintbiler indtil 2012, men det er jo lidt en gratis omgang, og derfor er oppositionen klar – Socialdemokraterne og SF er i hvert fald klar – med et forslag om, at der også skal være en rabat på hybridbiler, ved at man enten afgiftsfritager den

del af hybridbilen, som er batteridrevet, eller at man simpelt hen giver en særlig rabat.

Er det noget, som De Konservative kunne være interesseret i at medvirke til, så vi kan få udskiftet bilparken og i højere grad få solgt nogle hybridbiler, der jo giver os en CO₂-gevinst her og nu, hvis vi får flere af dem på vejene i stedet for konventionelle biler, der kører på benzin eller diesel?

Kl. 14:11

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 14:11

Henriette Kjær (KF):

Det er bestemt et meget interessant forslag, men man skal være helt sikker på, at man opnår en gevinst med hensyn til CO₂-udslippet ved hybridbiler, altså at man ikke køber dem uden afgift eller med en lavere afgift end andre biler og derefter kører på et fossilt brændstof, så samfundet alligevel ikke får den miljøgevinst, man havde regnet med. Det er noget, der skal granskes meget nøje, inden man kaster sig ud i at afgiftsfritage hybridbilerne.

Kl. 14:12

Formanden:

Så er det hr. Jesper Petersen for en sidste kort bemærkning.

Kl. 14:12

Jesper Petersen (SF):

Jeg kender godt det svar som en indvending imod det her forslag, men jeg synes, det er en smule mærkeligt, for hvis jeg køber en hybridbil og kan spare en masse penge på, at den er delvis batteridrevet og jeg ikke skal fylde benzin på bilen, hvorfor i alverden skulle jeg så vælge at slå batteriet fra og køre på benzin, som koster meget mere, i stedet for at køre på det batteri, som sidder i bilen? Kan fru Henriette Kjær forklare mig logikken i det og oplyse mig om, om hun virkelig mener, at mennesket er så dumt, at det ville pålægge sig større udgifter ved at bruge et brændsel i stedet for at køre på batteriet i en hybridbil?

Jeg kan simpelt hen ikke forestille mig det, men hvis fru Henriette Kjær kender til det, må vi selvfølgelig have det frem. Ellers synes jeg, at det er en lidt underlig indvending mod forslaget.

Kl. 14:12

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 14:12

Henriette Kjær (KF):

Jeg tror ikke, at der er nogen folk, der er dumme, og hvis der er noget, man er nøjeregnende med, er det jo, hvis man kan spare nogle penge ved at køre fornuftigt. Men jeg tror, at der er mange, der har travlt – det var lige præcis det, jeg sagde i min ordførertale – og der er ikke opladningsstationer rundtomkring. Man er afhængig af, at der er et sted, man kan oplade, og hvis man ikke får gjort det, fordi man ikke har tid til det, kan det betyde, at man må slå over og køre på benzin, og så opnår man altså ikke den miljøgevinst, der var meningen. Derfor siger jeg, at det skal undersøges nøje.

Kl. 14:13

Formanden:

Hr. Torben Hansen for en kort bemærkning.

Kl. 14:13

Torben Hansen (S):

Jeg synes måske, at forvirringen er ved at brede sig lidt på nogle punkter. Jeg kunne forstå på transportministeren, at de 25 pct. eksisterer nu som et pejlemærke. Så kunne jeg forstå på Venstres ordfører, at det ikke er særlig dynamisk, at det bare er en stereotyp procentsats. Nu kan jeg forstå på den konservative ordfører, at det agter man sådan set stadig væk at gøre, altså at de 25 pct. er gældende. Vil det dermed betyde, at fru Henriette Kjær ikke er enig i Venstres ordførers bemærkninger om, at procentsatser bare er en stereotyp tilgang til tingene?

Kl. 14:14

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:14

Henriette Kjær (KF):

Jeg synes, at Venstres ordfører holdt en rigtig god tale, som jeg var hundrede procent enig i.

Altså, det, der er stridens kerne her, og det kan vi jo lige så godt se i øjnene, er, at dele af oppositionen mener, at der skal være et fast mål, og at der simpelt hen med vold og magt skal gøres alt for at nå det mål på 25 pct. reduktion i 2030. Der siger vi: Vi skal også have samfundet til at hænge sammen. Hvis vi så kommer til at ligge på 23 pct., eller hvad ved jeg, skal det jo ikke være sådan, at vi skal træffe nogle forhastede beslutninger.

Jeg kan forstå, at Socialdemokraterne og andre mener, at vi skal have det der meget faste og bindende mål, når vi bevæger os ud ad den vej. Det synes vi ikke er en ordentlig måde at føre politik på, da det kan bringe nogle i klemme. For

at få vores varer transporteret frem og tilbage er vi altså afhængige af, at vi også har en velfungerende transportsektor.

Kl. 14:17

Formanden:

Et supplerende spørgsmål fra hr. Torben Hansen.

Kl. 14:15

Kl. 14:15

Torben Hansen (S):

Det virker lidt som »hen til kommoden og tilbaws igen«, og nu kan jeg ikke finde ud af, hvor vi er henne, men jeg tror, vi er kommet tilbaws igen. Det, jeg så skal forstå på fru Henriette Kjær, er, at man alligevel skal passe på med de der mål, men betyder det så, at det, der står om trafik i det bæredygtighedsoplæg, som den daværende konservative miljøminister udsendte i sommeren 2007, og som de 25 pct. er hentet fra, ikke længere er det, som man satser på? For så synes jeg, at forvirringen lige nu må brede sig totalt ude i de små stuer. Vil man noget, eller vil man ikke noget?

Lige nu er det vist sådan vippet over til, at man nok ikke vil noget, men betyder det så, at de procentsatser osv., der står meget om igenem hele det oplæg om bæredygtig vækst, alligevel ikke gælder, fordi det er stereotyp og ikke særlig dynamisk? For så er der mange ting, der skal luges ud her i den kommende periode.

Kl. 14:16

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:16

Henriette Kjær (KF):

Vi vil noget, og derfor er den her regering den første regering, der lader en investeringsplan for trafikområdet følge af en klimaplan, der vil nedbringe trafikken CO₂-udslip. Det er en nyskabelse, det er ikke noget, man fandt på under en socialdemokratisk ledet regering. Det er, fordi man vil noget. Det er, fordi man vil nedbringe CO₂-udslippet. Det er, fordi man har et pejlemærke, der hedder, at man gerne vil reducere CO₂-udslippet med 25 pct., når vi når til 2030.

Hr. Torben Hansen ved udmærket godt, at det her er en diskussion om et fast mål eller en klar målsætning, et pejlemærke, og vi mener, at det sidste er det mest pragmatiske. Det betyder ikke, at vi slækker på noget som helst, og det betyder ikke, at vi ikke har nogen ambitioner. Tværtimod er de jo klart ridset op i det forslag til vedtagelse, som Venstres ordfører fremsatte, og som vi støtter.

Formanden:

Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til fru Henriette Kjær. Næste ordfører er hr. Anders Samuelsen.

Kl. 14:17

(Ordfører)

Anders Samuelsen (NY):

Hvis man nu spurgte naturen eller klimaet til råds om, hvorvidt vi skal prioritere at få begrænset udledningen fra boliger, fra industrien eller fra transporten, så tror jeg sådan set, at svaret ville være, at det sådan set er ligegyldigt, bare det samlede mål bliver fastholdt, nemlig at vi får reduceret udledningen.

Det er måske egentlig lidt af det, der sætter den debat, vi har haft i dag, på spidsen. For hvorfor egentlig fokusere ensidigt på transporten i dag og så sætte et fast mål dér, hvis det viser sig, at vi kan opnå en meget større reduktion ved at gå ind på andre områder, f.eks. erhvervsområdet eller boligområdet, og for færre midler opnå en endnu større reduktion? Er det så egentlig ikke noget, vi burde gøre i stedet for at være så fokuserede og fikserede på et bestemt område?

I Ny Alliance går vi selvfølgelig ind for, at vi skal have øje for de store klimaudfordringer, vi står over for. Vi skal have øje for, at også transportsektoren spiller en rolle i det her spil. Men vi går også ind for at have et helhedssyn på området. Vi mener, at man skal sætte bredt ind på mange områder. Vi skal sætte ind i forhold til at få nogle bedre boliger, havvindmølleparker, en fælles europæisk politik, differentierede afgifter for brændselstyper og grønne afgifter, som bliver strikket bedre sammen, så vi samlet set for alvor rykker os. Det er den første tilgang, vi har til det fra Ny Alliances side.

Den anden tilgang til det er så, at vi meget tror på, at de redskaber, som vi skal tage i brug inden for den offentlige og private transport, i høj grad drejer sig om at få nogle teknologilandsvindinger. Det betyder, at vi fra fællesskabets side, fra samfundets side, skal være villige til at foretage nogle massive investeringer inden for forskningsområdet, sådan at vi kan få de landvindinger. Der er nogle redskaber, som vi i dag har mulighed for at bruge, og som man slet ikke havde mulighed for at bruge i 1988, som forslaget til vedtagelse fra SF, Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og Enhedslisten tager udgangspunkt i.

I dag kan vi jo faktisk bruge redskaber som GPS langt mere effektivt, end man overhovedet forestillede sig dengang. Nu kan vi alle snart have det i mobiltelefonerne. Man kan nemt forstå ville sig, at vi i løbet af ganske kort tid kan kombinere det med roadpricing, så vi ved at nedsætte registreringsafgifterne samtidig kan udvikle et fantastisk system, som kan sikre, at hvis jeg f.eks. skal fra Horsens til København, så kan jeg tage ud til afkørslen ved Lund uden for Horsens og give en melding via mobiltelefonen om, at jeg gerne vil til København. De bilister, der nærmer sig Horsens, kan melde sig på og sige: Jeg vil gerne tage dig, der står og venter, op. Så kan vedkommende, der tager mig op, få en reduktion i roadpricing, altså betale et mindre beløb i roadpricing. Samlet set kan vi komme frem to personer i bilen i stedet for en person i hver vores bil.

Det er en kæmpe gevinst for miljøet og måske også set i et lidt bredere perspektiv en kæmpe gevinst for Danmark, hvis vi går i front og får udviklet det her system før alle andre. For det er jo ikke kun i Danmark, at man har problemet med transport og med for mange biler på vejene, kører osv. Hvis vi så samtidig investerer massivt i den offentlige transport helt ned til det banale med parkeringspladser de steder, hvor vi skal stige på den offentlige transport, så tror vi, at vi kan nå rigtig mange ting.

Det er sådan set de to tilgange, vi har til det fra Ny Alliances side, og derfor ønsker vi heller ikke at støtte forslaget til vedtagelse fra SF, Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og Enhedslisten. Vi synes, der er mere mening i det forslag til vedtagelse, som vi er med til at fremsætte sammen med Dansk Folkeparti, Venstre, Det Konservative Folkeparti og fru Pia Christmas-Møller, hvor vi understreger, at det, vi ønsker at se fra regeringens side, er en ambitiøs strategi for reduktion af transportsektorens CO₂-udledning, men hvor vi lader være med at sætte et fast procenttal på.

Kl. 14:22

Formanden:

Der er en kort bemærkning fra fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 14:22

Pia Olsen Dyhr (SF):

Tak for et godt indlæg. Jeg synes, der er mange gode toner fra Ny Alliance i forhold til nogle af de virkemidler, vi skal til at bruge i transporten, bl.a. også, som ordføreren lægger op til, trængselsafgifter. Det er vi meget enige i, og det kunne

være en af de ting, vi tog fat på i den kommende tid, fordi det kunne være spændende at se, hvad regeringen vil være med til på det område.

Men ordføreren siger også, at det væsentlige må være at formulere et samlet mål for klimaet, og at man ikke kan dele det op i forskellige sektorer. Nu er det jo desværre det, der sker, når vi forhandler konkret, for så forhandler vi jo et mål på energiområdet og et mål på transportområdet, som er de to områder, der yder størst bidrag til Danmarks CO₂-udledning.

Kan jeg så forstå ordførerens tale sådan, at når man i virkeligheden ikke er villig til at lave et reduktionsmål i forhold til transportsektoren, og at det måske i virkeligheden kan variere lidt, så skal vi måske være mere behårde i forhold til energisektoren? For hvis vi lader trafikken vokse, som den gør i dag, kan vi se frem til, at vi skal reducere CO₂-udslippet fra energisektoren med 80 pct., hvis vi skal leve op til vores internationale CO₂-forpligtelser? Er det Ny Alliances målsætning?

Kl. 14:23

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:23

Anders Samuelsen (NY):

Det er fuldstændig rigtigt forstået, at vores tilgang er, at vi skal holde fast i den overordnede målsætning. Og så skal vi kigge de forskellige sektorer igennem for at se, hvor vi mest effektivt opnår den målsætning for færrest mulige penge. For det er jo klart, at hver gang vi bruger penge på det her område, er vi nødt til at tage dem fra andre områder, f.eks. sundhedsvæsenet eller vores uddannelsessystem. Derfor er det nødvendigt, at vi kigger på tværs.

Det kan sagtens være sådan, at det hen over f.eks. de næste 5 år skifter på grund af teknologiske landvindinger, så det mål, man måske ville sætte op i dag – jf. det mål, man satte op i 1988 – viser sig at være helt ude af trit med den teknologiske udvikling, som giver nogle helt andre muligheder. Så vil det da være helt tosset at have lagt sig behårde fast på et bestemt mål, hvis det – i modsætning til, hvis man satsede, investerede og stillede kravene på andre områder – i bund og grund er at hælde penge ud ad vinduet.

Kl. 14:24

Formanden:

Det er fru Pia Olsen Dyhr for en sidste kort bemærkning.

Kl. 14:24

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg har noteret mig, at ordføreren siger, at det koster flere penge at gøre noget ved klimamålsætningen på trafikområdet. De beregninger, der har været på trafikområdet, f.eks. i forhold til investeringer i den kollektive trafik, viser jo, at det i virkeligheden kan oppebære sig selv. Hvis man investerer i gode skinner og hurtigere tog, så kan togene i virkeligheden køre flere gange frem og tilbage, og så får vi i virkeligheden flere passagerer transporteret og derfor også flere indtægter til at kunne lave de her forbedringer. Så mange af de her investeringer eller udfordringer på trafikområdet kan bære udgifterne i sig selv. Ordføreren vælger selv at nævne især trængslen og GPS-systemet, og det er jo i virkeligheden et af de områder, hvor jeg tror vi har en mulighed for få indtægter til trafikområdet. Men lad det nu ligge.

Jeg noterede mig bare, at ordføreren siger, at målet er gammelt og er tilbage fra 1988. Der vil jeg bare gøre ordføreren opmærksom på, at det her mål ikke er gammelt. Det her mål er bekræftet af regeringens strategi for bæredygtig udvikling »Grønt ansvar« fra 2007. Det kan godt være, at et halvt år er lang tid, men det er i hvert fald ikke gammelt.

Kl. 14:25

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 14:25

Anders Samuelsen (NY):

Jamen selv det mål tog udgangspunkt i 1988-mål. Og fordi VK-regeringen skriver noget ind, behøver Ny Alliance ikke at stå bag det. Vi kan faktisk godt tillade os at sige tingene, som vi mener de er, nemlig at det er væsentligt at have et helhedssyn på det her og hele tiden fokusere på, hvor vi får mest muligt ud af de penge, som vi investerer, og som vi skal investere i det her område, sådan at vi sikrer, at vi mest effektivt og hurtigst muligt når frem til de reduktioner, som vi alle sammen kan være enige om – og sådan, at vi i bund og grund imødekommer naturen og klimaet og besvarer spørgsmålet om, *hvor* vi skal gøre det, på samme måde som naturen og klimaet ville besvare det, nemlig ved at sige, at det er lige meget, bare vi gør det!

Kl. 14:26

Formanden:

Der er ikke flere, der har bedt om ordet, og jeg siger tak til hr. Anders Samuelsen. Næste ordfører er hr. Per Clausen.

Kl. 14:26

(Ordfører)**Per Clausen (EL):**

Det er altid spændende, når der kommer nye interessante synspunkter frem. Således må det vel i den debat, der foregår for tiden, betragtes som et nyt og interessant synspunkt, at der skulle vise sig en mulighed for at reducere CO₂-udslippet i de kommende år uden at gøre noget ved transportsektoren. Det virker besynderligt, synes jeg.

For mig at se – og for Enhedslisten – er der ingen tvivl om, at transportsektoren bliver et af de centrale områder, ikke mindst fordi flere analyser jo har vist, at det faktisk er i transportsektoren, at CO₂-udslippet i de her år vokser mest på det globale plan. Og så er det jo oven i købet også sådan, at hvis man tager transportsektoren, så er der mulighed for at hente mange gevinster hurtigt, og uden at det behøver at koste en formue, netop fordi der ikke har været gjort nogen seriøs indsats for at nedbringe CO₂-udslippet i de senere år, netop fordi transportpolitikken og trafikpolitikken i Danmark har været ensidigt fokuseret på bygning af veje, og netop fordi man i årtier har fravalgt at investere i togdriften.

Når det også er interessant at beskæftige sig med transportsektoren nu, er det selvfølgelig, fordi vi under alle omstændigheder står over for at skulle foretage et valg i investeringspolitikken i fremtiden i forhold til transportsektoren. Alle er jo enige om, at der her skal foretages store investeringer, men spørgsmålet er så bare: Hvor skal disse investeringer være?

Da Infrastrukturkommissionen kom med sin redegørelse, var det jo bemærkelsesværdigt, at mange partier gav udtryk for det synspunkt, at Infrastrukturkommissionen ikke havde inddraget CO₂-problemstillingen i tilstrækkeligt omfang. Mange partier gjorde klart, at de syntes, det var rigtigt, at der nu for alvor skulle investeres i den kollektive trafik og i jernbanetrafikken. Så udgangspunktet er for så vidt positivt.

Det, der så ikke er så positivt, er, at vi i dag har en diskussion, hvor man vel kan sige, at regeringen og regeringspartierne har bevæget sig fra de 25 pct. som målsætning til et meget, meget uklart og utydeligt pejlemærke. For der ville jo ikke være noget galt i, at man sagde: Jamen det er en målsætning, vi har. Det er en målsætning, vi forventer at nå op på. Og med udgangspunkt i den, synes vi, at vi skal bruge tid og energi på at diskutere de konkrete redskaber, vi kunne tage i anvendelse.

Men også når vi så kommer til de konkrete redskaber, man kan tage i anvendelse, har der jo indtil nu ikke været nogen vilje til at gøre det nødvendige.

Lad os bare tage en så banal ting som trængselsafgifter, bompenge. Indtil for ganske få uger siden var det sådan, at det indgik som et fast ritual ikke bare i Dansk Folkepartis taler, men også i regeringspartierne taler, at det ville man under ingen omstændigheder være med til, selv om det jo er en kendsgerning, at der her ligger både indtægter og muligheder for at reducere den eventuelle biltrafik. Og hvis man så vel at mærke bruger de penge, man får ind på det her område, er der også gode muligheder for at lave de nødvendige investeringer i den kollektive trafik, hvor det jo handler om at gøre den kollektive trafik billig, men også om at gøre den attraktiv i forhold til at kunne komme hurtigt og effektivt frem.

Der er jo nu nævnt spørgsmålet om letbaner, der er nævnt spørgsmålet om forbedrede skinner, forbedrede togforbindelser, men derudover selvfølgelig også spørgsmålet om et generelt løft af den kollektive trafik.

Det er klart, at vi også skal erkende, at der i fremtiden – jeg tror, det var Venstres ordfører, der nævnte det – vil køre lastbiler i Danmark. Det er sikkert rigtigt. Der vil også køre personbiler i fremtiden. Netop derfor er det jo interessant også der at fokusere på de energiformer, som kan reducere CO₂-udslippet.

Det er for så vidt godt og visionært, når Det Konservative Folkeparti lægger vægt på brintbusser og betragter det som noget, der kan udvikles og eksperimenteres med. Det synes jeg er meget godt, men det er jo lige så sikkert, at det ikke har nogen mening, hvis man ikke også snart ser det i sammenhæng med en markant udbygning af den vedvarende energi. Det ville jo også være kedeligt, at man, fordi man først tænkte på nogle lidt mere langsigtede løsninger, fuldstændig glemte det, som i dag er den oplagte løsning på transportproblemet og problemerne med CO₂-udslippet fra personbiler, nemlig etablering af hybridbiler og i nogle tilfælde også af elbiler og en massiv satsning på udviklingen af det her område samt en sikring af, at de afgiftssystemer, vi har, også gør en sådan udvikling til den, der for alvor sker.

Problemet med regeringens politik i dag er nok den manglende vilje til at have målsætninger, men også at man – i hvert fald indtil nu –

ikke har været i stand til at levere varen, når det handler om konkrete handlinger.

Kl. 14:32

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det fru Pia Olsen Dyhr som ordfører for forespørgerne.

Kl. 14:32

(Ordfører for forespørgerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg er glad for, at vi egentlig som sådan har haft en konstruktiv debat. Desværre må jeg så beklage, at regeringspartierne ikke vil være med til en fælles vedtagelse, der bekræfter deres egen politik om trafik og klima.

Vi har jo et politisk ansvar i Folketinget for at sætte klare målsætninger, ikke kun i forhold til, hvordan trafikken skal udvikle sig, men i forhold til, hvordan trafik og klima skal udvikle sig. Derfor er det meget trist, synes jeg, at det ikke er muligt at få regeringspartierne med til en vedtagelse, der klart forpligter på, at man arbejder for et pejlemærke med en reduktion på 25 pct. af CO₂-udslippet med udgangspunkt i 1988.

Jeg vil gerne rose regeringen for, at man fremlægger en investeringsplan for trafik og klima. Det er der ingen tvivl om at vi har behov for. SF tror, at det kan lade sig gøre, men kun, hvis vi tager problemet alvorligt. Her skal vi benytte alle tænkelige virkemidler, som transportministeren også var inde på: ny teknologi, mere kollektiv trafik, større fysisk planlægning, så vi ikke får brug for øget mobilitet.

Allerede i 1991 fremlagde den tidligere borgerlige regering jo scenarieberegninger for det; og i arbejdsnotatet var det tydeligt, at det faktisk var muligt med en 25-procents-reduktion af CO₂-udledningen inden 2030. Men notatet gjorde det også klart, at alle virkemidler skulle i spil. Notatet var faktisk så vidtgående at sige, at vi måske skulle diskutere en 50-procents-reduktion af CO₂-udslippet, for det var måske så langt, vi skulle gå på det område. Det var man så ikke villig til.

I dag, hvor vi har langt mere teknologi i spil, burde det i virkeligheden være muligt at snakke om 25 pct. reduktion af trafikken. Derfor synes jeg, det er ærgerligt og beklageligt, at regeringspartierne ikke vælger at stemme for det forslag til vedtagelse, som SF, Socialdemokratiet, Enhedslisten og Det Radikale Venstre har fremsat. Venstre mener, at det er totalt urealistisk med en CO₂-målsætning på trafikområdet. Det vil jeg beklage. Derfor vil vi selvfølgelig fortsætte med yderligere at presse regeringen til at forpligte sig

konkret til, at CO₂ ikke kun er noget, man snakker om på pressemøder, men i virkeligheden også er noget, man er villig til at forpligte sig til i Folketinget. Men tak for en interessant debat.

Kl. 14:34

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren.

Vi venter lige et minuts tid, inden vi stemmer.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen afsluttet, og vi går herefter over til afstemning.

Kl. 14:35

Afstemning

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der stemmes om forslag til vedtagelse nr. V 21 (se side 1048) af Kristian Pihl Lorentzen (V), Kim Christiansen (DF), Henriette Kjær (KF), Anders Samuelson (NY) og Pia Christmas-Møller (UFG), og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte: 57 (V, DF, KF og NY), imod stemte: 0, hverken for eller imod stemte: 48 (S, SF, RV og EL).

Forslag til vedtagelse nr. V 21 er vedtaget.

Herefter er forslag til vedtagelse nr. V 20 (se side 1046) af Pia Olsen Dyhr (SF), Torben Hansen (S), Bente Dahl (RV) og Per Clausen (EL) bortfaldet.

Hermed er forespørgslen afsluttet.

Kan vi lige få lidt mere ro i salen!

Det sidste punkt på dagsordenen er:

9) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 24: Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt opgradering af sidebanen Tinglev-Tønder.
Af Per Clausen (EL) og Frank Aaen (EL)
(Fremsættelse 11.12.2007).

Kl. 14:36

Forhandling

Anden næstformand (Søren Espersen):

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 14:37

Transportministeren (Carina Christensen):

Jeg forstår, at Enhedslisten gennem årene har fremsat mange beslutningsforslag om undersøgelse af baneanlæg og om genoptagelse af trafikken på tidligere banestrækninger.

Jeg synes, der her er tale om et forslag, der beskæftiger sig med en relevant problemstilling. Der er to elementer i forslaget. Den første og centrale del er forslaget om at analysere fuldførelsen af dobbeltsporet i Sønderjylland. Jeg vil gerne anerkende, at banekapaciteten i Sønderjylland er en problemstilling, som der må være fokus på.

Strækningen gennem Sønderjylland er vigtig for import- og eksporttrafik på bane, og den er central for passagertogforbindelserne til og fra Sønderjylland. Men det er lige så klart, at problemet vil blive reduceret med åbning af en fast forbindelse over Femern.

Regeringen har i forhold til dobbeltsporet i Sønderjylland tit fremhævet sammenhængen med en fast forbindelse over Femern. Holdningen har været, at hvis der ikke inden for en kort årrække blev truffet beslutning om en fast forbindelse, ville der med sikkerhed opstå et behov for at fuldføre dobbeltsporet i Sønderjylland.

Nu er der indgået en principaftale om Femern Bælt, men dermed er det ikke givet, at der ikke er brug for et dobbeltspor i Sønderjylland. Uanset Femern Bælt vil strækningen gennem Sønderjylland fremdeles være den forbindelse, der kobler erhvervslivet i det vestlige Danmark op på det europæiske banegodsnet.

Jeg noterer mig i den sammenhæng, at Infrastrukturkommissionen anbefaler, at der gennemføres en analyse af behovet for og omkostningerne ved at forbedre den jysk-fynske opkobling på det europæiske banegodsnet.

I forbindelse med opstillingen af en handlingsplan for fremtidens godstransport er det bl.a. også en målsætning at styrke mulighederne for gods på jernbane. Det er et af de tiltag, der skal bidrage til at reducere transportsektorens energiforbrug og CO₂-udledning. Og i den forbindelse er det naturligvis vigtigt at analysere de flaskehalse på infrastrukturen, som spiller en rolle for banegodstrafikken.

Regeringen vil derfor analysere mulighederne og behovet for etablering af dobbeltsporet i Sønderjylland, og det vil ske som led i opstillingen af en statslig investeringsplan, som regeringen som omtalt fremlægger senere på året.