

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