

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 EUDirektiv 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