

der gerne vil bruge og har brug for at benytte sig af en bil eller en bus, og de kører altså på vejene, og der skal også investeringer til der. Men de midler udnytter vi maksimalt frem mod 2020.

Hvis det så viser sig, at der kommer flere penge ind i infrastrukturfonden, således at vi kan fremrykke investeringer – det har vi hele tiden været åbne over for i regeringen, og det har forligspartierne også – så kan vi jo efter 2013 tage stilling til, om det viser sig muligt at opgradere banen mellem Odense og Århus på et tidligere tidspunkt i investeringsplanlægningen. Det gælder, hvis det er sådan, at det er den vej, vi skal – havde jeg nær sagt – og at vi ikke skal lave forbindelser på tværs af landsdelene øst-vest ad andre veje enten syd for Lillebæltsbroen eller en Bogense-Juelsminde-forbindelse, eller, som nogle har talt om, det helt store, dyre, forkromede Kattegatbroprojekt, hvor vi altså laver en direkte forbindelse mellem Sjælland og Jylland.

Kl. 15:21

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak. Det var slut på spørgsmål nr. 9.

Det næste spørgsmål er ligeledes stillet til transportministeren af hr. Per Clausen.

Kl. 15:21

### Spm. nr. S 1164

10) Til transportministeren af:

**Per Clausen (EL):**

Mener ministeren, at det er i overensstemmelse med regeringens målsætning om at nedbringe transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip at gennemføre Frederikssundmotorvejsprojektet og udvide motorvejen på Vestfyn?

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Transportministeren.

Kl. 15:21

**Transportministeren (Lars Barfoed):**

Regeringen har jo fremlagt og forligspartierne har vedtaget en transportpolitik, der er grøn. Det vil sige, at vi nu i langt højere grad end tidligere skal tage hensyn til klima og miljø i vores transportpolitik, og at vi ikke mindst skal sørge for, at transportens CO<sub>2</sub>-udledning bliver sat ned.

Det vil betyde, at den øgede mobilitet og vækst i trafikken, som vi stadig væk vil opleve i Danmark som følge af den økonomiske vækst, ikke vil føre en stigende, men tværtimod en faldende CO<sub>2</sub>-udledning med sig. På samme måde er det jo lykkedes os at knække den kurve, der

viste, at partikelforureningen fulgte med den stigende trafikmængde; nu falder partikelforureningen, selv om trafikmængderne stiger, og på samme måde skal CO<sub>2</sub>-udledningen nedad. Vi skal føre en rigtig grøn transportpolitik i Danmark.

Derfor betyder den her transportpolitiske investeringsplan samlet set en nedsættelse af CO<sub>2</sub>-udledningen i forhold til, hvad den ellers ville have været, men det er klart, at de enkelte vejinvesteringer isoleret set betyder en stigende CO<sub>2</sub>-udledning. Det skal dog ses i forhold til, at vi investerer to tredjedele af de samlede ressourcer i kollektiv trafik. Så det samlede billede er en nedsættelse af CO<sub>2</sub>-udledningen i forhold til, hvordan det ellers ville være gået, mens det selvfølgelig er sådan, at den enkelte vejinvestering isoleret set betyder en stigning.

Hvis man skulle undgå det, skulle man jo slet ikke investere i veje, og jeg er godt klar over, at Enhedslisten slet ikke ønsker, at der skal investeres i veje, Enhedslisten ønsker vel nærmest, at det skal forbydes at køre bil her i landet, men busserne skal jo også køre på veje, så et eller andet sted skal vi jo have nogle veje stadig væk, og dem skal der altså investeres i.

Kl. 15:23

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Hr. Per Clausen.

Kl. 15:23

**Per Clausen (EL):**

Jeg anerkender, at det indimellem kan gøre det nemmere i politik, hvis man kan etablere et fjendebillede, der er en lille smule væk fra det, der er realiteterne. Det kan være, at jeg også selv lider af det samme tider, så det skal være ministeren tilgivet.

Jeg vil gerne sige, at når ministeren nu siger, at væksten i CO<sub>2</sub>-udslippet bliver mindre, end den ellers ville have været, så tror jeg faktisk, at det er rigtigt, men det, vi har brug for, er jo, at CO<sub>2</sub>-udslippet i transportsektoren skal falde, og det fremgår jo meget klart af den her aftale, som ministeren har indgået, at man ikke vover sig ud i at sige, at det vil være konsekvensen af den her plan. Der er da heller ingen eksperter, som ikke siger, at det her vil føre til en fortsat vækst i CO<sub>2</sub>-udslippet. Men det kan godt være, at væksten bliver en lille smule mindre, end hvis man havde investeret langt flere penge i veje – det med giver jeg.

Men lad os så komme til Frederikssundmotorvejen, som det her handler om. Der sker, som ministeren siger, en relativt stor vækst i CO<sub>2</sub>-ud-