

København, hvilket ville være til kæmpe gavn for godstrafikken.

Men det er jo ikke nok at have vejene, det er også vigtigt, at der er uddannede chauffører, og at der er ordentlige forhold at drive sit erhverv under som vognmand i Danmark. Derfor er vi Konservative glade for, at Transportministeriet har nedsat en permanent arbejdsgruppe under godstransportens tænketank, så vi løbende kan få diskuteret regelforenklung og dermed få formindsket bureaukratiet.

Men med den megen trafik på vejene bliver vi også nødt til at tænke på klima, miljø og sikkerhed, og her synes jeg, at redegørelsen kommer ind på mange relevante områder. Vi har fået sat fokus på højresvingsulykker og det, vi kalder de grå strækninger – strækninger, hvor der ofte forekommer ulykker. Vi har afsat penge til forskning i alternative brændselsteknologier, ligesom der generelt skal arbejdes hen imod mindre CO₂-udledning fra erhvervet.

Men godstransport er jo ikke kun lastbiler, det er også skib, bane og fly, og helt oplagt er det at forsøge at få en større del af godset over på bane, og vi ser frem til det udspil, der kommer senere i år, hvor der kommer forslag til, hvordan man kan styrke mulighederne for godstransport på bane. Mere gods på bane skal også ses i lyset af mere gods på havnene, for kan man kombinere transportformerne, så man i højere grad får noget af det gods, der kommer ind med skib, videre med tog, vil det samlet set give en mere miljørigtig løsning. Derfor skal forholdene på havnene være attraktive for flere transportformer, og bedre adgang til havnene er derfor et indsatsområde for os Konservative, som vi håber kan blive opprioriteret.

Redegørelsen viser helt klart, at der er mange udfordringer på området, men den viser også, at vi er på rette vej, og at vi i et tæt samspil med branchen kan få optimeret forholdene for transport af gods i Danmark ved at forbedre erhvervets rammevilkår. Så arbejdet stopper bestemt ikke med denne redegørelse, men fortsætter i en rullende proces, så vi hele tiden har fingeren på pulsen og kan gøre, hvad vi finder nødvendigt for at sikre, at godstransporten har gode vilkår i Danmark.

Kl. 13:57

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Jeg håber ikke, der er nogen, jeg har overset. Det er der ikke. Så går vi videre til hr. Per Clausen som ordfører.

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Det var jo interessant, da vi fik præsenteret den grønne og visionære trafikaf tale, som Folketingets partier med undtagelse af Enhedslisten har indgået, at der var et larmende fravær af et konkret bud på, hvor meget CO₂-reduktionen skulle være på transportområdet. Man må altså konstatere, at fraværet af et sådant konkret bud på transportområdet er et ansvar, som hele Folketinget med undtagelse af Enhedslisten bærer, fordi man har accepteret at indgå i en trafikaf tale, der ikke havde en sådan målsætning.

Det bliver selvfølgelig endnu mere interessant, når man her for nogle få dage siden kunne konstatere, at regeringens storslåede planer for grøn vækst, der vistnok forhandles for øjeblikket med de politiske partier i Folketinget, og den her gang er Enhedslisten, så vidt jeg har forstået, inviteret med, og at der heller ikke er noget bud på, hvor stor reduktionen skal være i CO₂-udslippet, når man kommer til landbruget. Det, vi vel kan konstatere, er, at når vi snakker CO₂-reduktion i Danmark uden for det kvotebelagte område, så har ingen i dag nogen anelse om, hvad der er regeringens ambition, der skal kunne opfyldes via CO₂-reduktioner i Danmark.

Jeg tror sådan set heller ikke, at det er, fordi regeringen holder noget skjult for os, for jeg tror sådan set heller ikke, at regeringen selv ved det. Måske ønsker man heller ikke at vide det, fordi så kan man jo ad åre blive tvunget til – kan man sige – eller en ny regering kan blive tvunget til at løse CO₂-problemstillingen ved at købe sig til reduktioner i andre lande. Det er jo den sørgelige kendsgerning, nemlig at et enigt Folketing med undtagelse af Enhedslisten har indgået en aftale på trafikpolitikens område, som ikke indeholder et konkret bud på, hvor stor CO₂-reduktionen skal være på transportområdet.

Det er selvfølgelig på den baggrund, at vi må gå ind og forholde os til den godsredegørelse, som ministeren kommer med her. Man kan selvfølgelig sige, at redegørelsen da kunne have været værre. Jeg tror såmænd, at en konservativ eller socialdemokratisk transport/trafikminister for ganske få år siden ville have præsenteret noget, der var meget værre – ingen tvivl om det – fordi her har man da en forståelse af, at det ville være fornuftigt at omlægge transporten, sådan at man får den største vækst, som det hedder, af godstransporten over på skinner og skibe. Men problemet er jo så, at når man ser på de virke-