

Forhandling

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslistens ærinde er at undersøge mulighederne for aftrapning eller omlægning af transportfradraget, således at man også inddrager de trafikpolitiske målsætninger.

Vi er derfor meget glade for det svar, vi har fået, som på meget differentieret vis viser, at regeringen er villig til at tage diskussionen op. Det, vi opfatter som problemet, er, at mange af de løsninger, som regeringen fremlægger, er ting, der ligger og vifter ude i fremtiden, mens det skorter på de konkrete initiativer her og nu.

Enhedslistens opfattelse er, at ved en aftrapning eller omlægning af transportfradraget bør provenuet entydigt gå til forbedring af den kollektive trafik. Når vi lægger vægt på det, så er det netop, fordi vi ser den sammenhæng, der er mellem de mange forskelligartede transportpolitiske målsætninger.

Det kan ikke nytte noget, at man for at fremme mobiliteten sikrer, at det bliver betydelig nemmere og enklere at skabe en øget transportmængde. Vi er jo klar over, at det problem, som vi ser her, er et problem, der er voksende. Med fremkomsten af en fast Storebæltsforbindelse vil det jo blive en ikke usædvanlig ting, at man opfatter pendling som noget naturligt – at man bor f.eks. i Odense og arbejder i København. Problemet er altså et problem, der vokser meget dramatisk.

Ministeren lægger i sit svar vægt på, at der er problemer med den voksende trafikbelastning og foreslår differentierede løsninger. De fleste af de løsninger, som ministeren nævner, kan Enhedslisten tilslutte sig. Det gælder såvel forhøjede benzinpriser, som det gælder f.eks. indførelse af road pricing i en bestemt form. Problemet med det er, at alle de forslag, der bliver fremlagt, altså ikke er nogle, som tager hul på problemet her og nu.

Regeringen fremhæver, at den medicin, der er blevet foreslået, ikke er den rigtige, og bruger som eksempel SF's beslutningsforslag, som var til debat for kort tid siden. Jeg synes, problemet er, at når regeringen så kommer med sine egne forslag, så er det altså alt sammen noget, der ligger langt ud i fremtiden, samtidig med at problemet vokser og vokser.

Også Enhedslisten ser selvfølgelig de sociale problemer, der kan ligge for enkeltpersoner i at få en meget stærkt forøget udgift til transporten fra bolig til arbejde. Den virkning mener vi at

man kan modvirke ved, at man forbedrer den kollektive trafik i et omfang, så den bliver meget mere attraktiv og billig for de folk, som kan benytte den, selv om vi er klar over, at der ikke er direkte identitet mellem de folk, som i øjeblikket modtager transportfradraget, og de folk, som måske transporterer sig på en anden måde. Det er ikke de samme mennesker, der vil få gevinsten af en omlægning, men det vil være et samlet gode for den samlede befolkning og uden social slagside, hvis man sikrer sig, at den kollektive transport er billigere.

Det forekommer mig, at ministeren i sit svar lægger op til en meget entydig forståelse af, hvad kollektiv transport er, nemlig store busser, der kører med faste stoppesteder og faste tider. Det er slet ikke sikkert, at den kollektive trafik skal opfattes som en så entydig størrelse.

Vi kan se et langt mere differentieret kollektivt system med en hel anden fleksibilitet, som også vil være brugbar i landområderne.

Jeg vil henvise til, at Transportrådet i sin nylig fremlagte rapport om transportproblemer i landdistrikter netop lægger vægt på de trafikpolitiske tiltag, man kunne iværksætte for at opnå en anden transportbelastning, og der nævnes specielt jo også, at bortfald af transportfradraget ikke i væsentlig grad vil påvirke bosætningen i landdistrikterne. Og som ministeren også gør rede for, vil det jo uvægerligt føre til, hvis transportfradraget bortfalder, at man kan sige, at det kapitaliseres negativt i huspriserne de pågældende steder, så der vil være nogle samfundsmæssige mekanismer, der modvirker de problemer, der opstår.

Enhedslisten har ikke foreslået, at man bare satser på én enkelt faktor, nemlig transportfradraget, i forsøget på at opnå de trafikpolitiske målsætninger. Dette er netop et led i den store vifte af forslag, der ligger. Når vi satser på at få en diskussion af transportfradraget, er det, som der også blev gjort rede for fra ministerens side, fordi det er et meget stort beløb, der årligt afsættes til det. Og det vil sige, at det er meget vigtigt, at man altså hvert eneste år faktisk vurderer, om det nu også opfylder den hensigt, der kan ligge i det.

Enhedslisten har lagt meget vægt på netop at sige aftrapning og omlægninger. Det er, fordi vi også ser transportfradragets funktion meget forskelligt i forskellige områder i landet. Enhedslisten agter derfor at fremsætte et dagsordensforslag, som lægger vægt på en differentieret videre debat om det her. Vi lægger vægt på, at