

Hvis man skal rive familien op med rode og rykke rundt, så er der altså en ny arbejdsplads for den ene ægtefælle i al fald; det giver mange problemer med skoleskift og det ene og det andet og det tredje. Vægtes det overhovedet ikke af Enhedslisten?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil sige, at når jeg er tilfreds med redegørelsen, er det jo ikke, fordi jeg er tilfreds med konklusionen. Jeg er tilfreds med redegørelsen, fordi den kommer godt rundt omkring de problemer, som også Enhedslisten ser i hele spørgsmålet om transportpolitik og transportfradrag.

Jo, selvfølgelig er Enhedslisten da bekymret for opbrud og skoleskift, og hvad ved jeg. Vi mener ikke, der er den meget entydige sammenhæng mellem bolig og arbejdssted, som der har været i tidligere tider, og vi kan udmærket se, at det er indlysende, man ikke kan lave en lokaliseringspolitik, der sikrer, at folk til hver en tid kan komme til at bo, hvor de arbejder.

Vi erkender, at der er noget, der hedder pendling, og det vil fortsat eksistere. Det, vi ønsker, er, at denne pendlingstrafik, som er meget belastende miljømæssigt og på anden måde, bliver udført på den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige måde. Til den ende mener vi, at man skal være opmærksom på, at når man afsætter 2,7 mia. kr., som man altså gør til at lave det transportfradrag, bør man tilse, at den pendlingstrafik, som man dermed er med til at fremme, foregår på den mest hensigtsmæssige måde. Og her mener vi altså, at den kollektive trafik er den mest hensigtsmæssige både miljømæssigt og socialt.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Vil Enhedslistens ordfører ikke give mig ret i, at 2,7 mia. kr. målt i forhold til en lang række flytninger, til de ressourcer, der skal bruges til at flytte familier rundt, til at etablere nye skoler, til at ændre al mulig planlægning, hvis vi skal have ekspresflytninger i ét væk, er for småpenge at regne i forhold til de udgifter, vi ville belaste samfundet med i den retning.

Er Enhedslisten ikke mere interesseret i at gøre den trafik, vi har, mindre miljøbelastende, og så lade folk selv afgøre, hvor de vil køre hen? Her har Enhedslisten f.eks. været modstander af at bruge biobrændsler, der er CO₂-neutrale. Vi kan have et problem med, at Enhedslisten ikke vil gå aktivt med ad den vej.

Et af elementerne i skatteministerens tale, som jeg synes var interessant, var at gøre det billigere at flytte, for i øjeblikket er det meget kostbart at flytte. Jeg vil godt spørge Enhedslisten, om de er interesseret i at medvirke til en nedsættelse af de afgifter, der ligger på hushandler.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Vi er godt nok ude i de store, overordnede lokaliseringspolitiske tiltag, det er fuldstændig korrekt.

Jeg mener ikke, at sammenhængen er så entydig, at man kan stille de 2,7 mia. kr. direkte op mod flytteudgifter. Jeg mener heller ikke, det er det, der er valget. Det, der er mit største ærinde i denne sag, er at sikre, at denne pendling, hvad enten den er en forløber for en senere flytning eller ej, foregår på den mest miljørigtige måde. Her er det for mig at se vigtigt, at når man afsætter 2,7 mia. kr., skal man samtidig sikre, at de 2,7 mia. kr. bliver brugt til at fremme den kollektive trafik og hermed den mest sociale og den mest energirigtige transportmåde.

Erik Mortensen (S):

Som det tidligere er blevet nævnt, havde vi så sent som den 25. februar i år en debat om beslutningsforslag nr. B 94, hvor temaet var nøjagtig det samme som i dag. Også dengang stillede jeg som ordfører spørgsmålet om, hvorvidt de instrumenter, man her ønsker at anvende, også er de rigtige til at opnå det formål, som også er indeholdt i dagens forespørgselsdebat, nemlig at fremme de trafikpolitiske miljømålsætninger og målsætningen om en CO₂-reduktion.

Det er i hvert fald forkert at påstå, at regeringen – selvfølgelig med støtte fra Socialdemokratiet – ikke har begge disse mål klart for øje. I øjeblikket finder der milliardinvesteringer sted netop i den kollektive trafik.

Fru Jette Gottlieb nævnte, at vores investeringer ligger langt ude i fremtiden. Det er jo ikke rigtigt. Der finder rent faktisk investeringer sted i disse dage og disse måneder og disse år, og planlægningen med hensyn til brugen af de næste milliarder er også ret konkret.

Der er i høj grad en meget konkret planlægning og aktuel udførelse netop på området kollektiv trafik, ikke mindst på baneområdet. Det har vi synlige beviser for i Københavnsområdet, hvor metroarbejdet skrider frem. Senere på