

og det er selvfølgelig et faktum, vi må forholde os til.

Den manglende fremdrift i trafikken betyder dog ikke kun milliardtab for samfundet hvert eneste år. Lange bilkøer og forsinkede tog betyder også spild af god livstid – tid, der kunne bruges langt bedre derhjemme hos familien midt i en travl hverdag eller til en ekstra tørn på arbejdspladsen i en tid med mangel på arbejdskraft.

Endelig har manglende fremdrift i trafikken også negative konsekvenser for miljøet og for CO₂-udledningen. Biler, der holder i kø på Køge Bugt-motorvejen, forurener meget, og det bringer mig til kernen i den trafikpolitiske udfordring, vi står over for.

På den ene side skal vi sikre velstanden og velfærden i vort samfund med en moderne og tilstrækkelig infrastruktur. Det vil kræve målrettede og massive investeringer i den trafikale infrastruktur, både i den kollektive trafik og i vejnettet. På den anden side skal vi indrette transporten således, at vi reducerer udledningen af CO₂ mest muligt. Her er der brug for nye initiativer, der betyder en såkaldt afkobling af CO₂-udledningen, dvs. at CO₂-udledningen ikke stiger i samme takt som den øgede trafikmængde – ja, den skulle gerne falde i de kommende år. Men det kræver, at vi hele tiden medtænker dette mål, når vi træffer beslutninger om fremtidens trafik.

Venstre vil bl.a. gerne være med til at fremme den kollektive trafik som et attraktivt alternativ til bilen, men Venstre mener også, at der også i denne sag skal findes den rette balance. Det er et vigtigt mål at reducere CO₂-udledningen, men vi skal også holde gang i hjulene i samfundet til gavn for beskæftigelsen og for vores velfærd. Venstre ønsker derfor, at der kommer en belysning af sammenhængene mellem velfærd og beskæftigelse på den ene side og begrænsninger af transporten med henblik på reduktion af CO₂-udledningen på den anden side. Det er en vigtig viden at have, inden vi sætter nogle faste og bastante mål for reduktion af CO₂-udledningen, hvor meget det koster i velfærd, og det går jeg ud fra at alle Folketingets partier er meget interesseret i.

Lad mig nævne København, vores alle sammens hovedstad, som et eksempel. Hver dag leverer lastvogne hundredvis af tons varer til modtagere i København, så byen kan fungere, herunder varerne på hyldeerne i butikkerne. Der-

for er det en vanvittig tanke, når visse politikere foregøgler borgerne, at lastbilerne skal helt ud af byen. De samme politikere må forholde sig til, om byen skal sættes i stå, eller om de mange tons varer i stedet skal leveres på budcykler eller af en hærskare af små varebiler. Vejen frem er naturligvis at sikre grundlaget for den nødvendige transport på en måde, der er så miljøvenlig som muligt, bl.a. ved brug af lastvogne med lavt brændstofforbrug og partikelfiltre.

Infrastrukturkommissionen har for et par uger siden fremlagt en række visionære bud på, hvordan vi forener hensyn til mobilitet og miljø. Der er grund til at takke kommissionen for et flot stykke arbejde, der bidrager til at give os et samlet overblik over de trafikale udfordringer og de tilknyttede miljømæssige udfordringer.

Desuden peger kommissionen på seks fokusområder, der bør være en ledetråd for det politiske arbejde, og et af disse fokusområder er netop at styrke indsatsen for at begrænse transportens miljø- og klimapåvirkning. Her er der en bred vifte af konkrete initiativer at tage fat på, fra parker og rejs-anlæg, fremme af cyklisme og målrettede investeringer i den kollektive trafik til udbygning af udvalgte vejstrækninger samt investeringer i intelligente transportsystemer, der kan øge fremkommeligheden og forbedre miljøet.

Venstre hilser meget velkommen, at regeringen i løbet af 2008 vil fremlægge to vigtige planer, nemlig for det første en samlet investeringsplan, der skal sikre fremdriften i trafikken og sammenhængen i Danmark og dermed grundlaget for vores velfærd, og for det andet en samlet strategi for reduktion af transportsektorens CO₂-udledning. Men vi ønsker ikke at lægge os fast på faste procentsatser på nuværende tidspunkt; vi ønsker en dynamisk tilgang og en satsning med konkrete initiativer i stedet for faste procentsatser. Herefter er det nemlig op til Folketingets partier at tage stilling og følge planerne op med handling, forhåbentlig med en bred politisk aftale sidst på året som resultat – et resultat, hvor vi i transportpolitikken sikrer grundlaget for både fremdrift og renere miljø i vort samfund. Hvor der er vilje, er der vej og bane.

På denne baggrund vil jeg gerne på vegne af Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Ny Alliance og Pia Christmas-Møller (UFG) fremsætte følgende: