

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 13:39

den kollektive trafik i Danmark. Det vil fra Socialdemokratiets side bl.a. betyde, at vi nu skal have massive investeringer i den kollektive transport, og det indebærer mere regularitet og mere kapacitet for både tog, busser og letbaner. Det er en stor investering, men prisen ved at lade være er endnu større.

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg vil gerne sige ærligt, at målet med en reduktion på 25 pct. frem til 2030 bliver mere end svært at nå. Det kan man lige så godt erkende ærligt. Det vil medføre en markant reduktion og masser af restriktioner på vores transportstrømme, som uvægerlig vil få indflydelse på samfundets velfærd, og det vil jeg gerne have belyst, inden Venstre lægger sig fast på en bestemt målsætning, om vi overhovedet gør det, for som sagt er det et meget dynamisk område, hvor der hele tiden kommer teknologiske landvindinger.

Kl. 13:39

Vi har faktisk i regeringsgrundlaget en række klare målsætninger, bl.a. for introduktionen af biobrændstoffer inden for transportområdet, som vi selvfølgelig vil gøre alt for bliver opfyldt. Men lige præcis på det her område, hvor der er så mange ting, der spiller ind, og hvor vi skal have et samlet overblik i sammenhæng med den investeringsplan, vi skal i gang med inden for infrastrukturen, mener vi ikke, at det for nuværende er klogt at lægge sig fast på en konkret målsætning. Men det er da vigtigt at have et pejlemærke ude i horisonten, og det har regeringen så udmærket fremlagt sidste år.

Kl. 13:40

Formanden:

Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen. Den næste ordfører er hr. Torben Hansen.

Kl. 13:40

(Ordfører)

Torben Hansen (S):

En tredjedel af den samlede CO₂-udledning i Danmark stammer fra transportsektoren, herunder ikke mindst vores biler, og den andel er stadig stigende. Og der er ingen vej uden om det: Hvis det er sådan, at CO₂-udslippet skal nedbringes, så skal flere danskere tage bussen og toget i stedet for bilen, men det kan vi kun gøre ved at forbedre den kollektive trafik så meget, at det bliver et reelt og troværdigt alternativ til bilerne.

Regeringen har igennem de seneste 6 år nedbrudt danskernes tillid til den kollektive trafik. Det er blevet langt dyrere at køre med bus og tog, servicen er faldet markant med færre afgang og flere forsinkelser. Og for miljøets skyld, for pendlernes skyld, for brugernes skyld er det nødvendigt, at man nu får genskabt tilliden til

Det kunne også være spændende, hvis vi alle sammen inden for de kommende år greb chancen og fik højhastighedstog i Danmark eller i hvert fald taget beslutningen herom, greb chancen for letbaneprojekter, som vi ser mange steder i byerne rundtomkring. Eksempelvis er det sådan, at det med toget tager 1 time og 22 minutter mellem Paris og Bruxelles. I Danmark er der den samme afstand mellem Århus og København, det tager i omegnen af 3 timer, og jeg synes egentlig, at det meget godt siger, hvilken tilstand den kollektive trafik er i for nuværende.

Det burde jo også være klart for enhver, at trafikpolitikken ikke fungerer, da der lige nu er massive køer på motorvejene, forsinkelser på jernbanerne og enorme og stigende miljøbelastninger, der med rette sætter dagsordenen i den trafikpolitiske debat. Infrastrukturkommissionen er kommet med forskellige bud. Mange af dem ser spændende ud, men jeg synes, at der desværre mangler nogle overvejelser over miljø, og at der mangler nogle overvejelser over økonomi.

Godstrafikken er et særskilt kapitel. Alle beregninger viser, at vi får stadig stigende godstrafik på vores veje. Og Socialdemokratiet vil derfor i den her samling fremsætte forslag om at indføre en vejbenyttelsesafgift, svarende til den tyske Maut, for lastbiler over 12 t, så antallet af lastbiler, der kører tomme rundt på vejene, mindskes, og så godstransport på skinner og skibe bliver mere konkurrencedygtig i forhold til lastbiler. Det vil være godt for miljøet, og det vil mindske trængslen til glæde for de øvrige trafikanter. Og indtægterne fra trængselsafgifterne på lastbilerne kunne jo passende anvendes til massivt at sænke priserne på miljøvenlige biler.

Socialdemokratiet vil også, at Skattekommissionen, der skal igangsætte sit arbejde her i 2008, også tager det perspektiv med, at vi på et tidspunkt skal til at kigge på, at vi skal have billigere biler, og at de så skal være dyrere at benytte. Det vil være helt naturligt, at Skattekommissionen tager det med.

Et andet redskab til at sikre større lyst til at bruge den kollektive trafik er selvfølgelig også