

Men også når vi så kommer til de konkrete redskaber, man kan tage i anvendelse, har der jo indtil nu ikke været nogen vilje til at gøre det nødvendige.

Lad os bare tage en så banal ting som trængselsafgifter, bompenge. Indtil for ganske få uger siden var det sådan, at det indgik som et fast ritual ikke bare i Dansk Folkepartis taler, men også i regeringspartierne taler, at det ville man under ingen omstændigheder være med til, selv om det jo er en kendsgerning, at der her ligger både indtægter og muligheder for at reducere den eventuelle biltrafik. Og hvis man så vel at mærke bruger de penge, man får ind på det her område, er der også gode muligheder for at lave de nødvendige investeringer i den kollektive trafik, hvor det jo handler om at gøre den kollektive trafik billig, men også om at gøre den attraktiv i forhold til at kunne komme hurtigt og effektivt frem.

Der er jo nu nævnt spørgsmålet om letbaner, der er nævnt spørgsmålet om forbedrede skinner, forbedrede togforbindelser, men derudover selvfølgelig også spørgsmålet om et generelt løft af den kollektive trafik.

Det er klart, at vi også skal erkende, at der i fremtiden – jeg tror, det var Venstres ordfører, der nævnte det – vil køre lastbiler i Danmark. Det er sikkert rigtigt. Der vil også køre personbiler i fremtiden. Netop derfor er det jo interessant også der at fokusere på de energiformer, som kan reducere CO₂-udslippet.

Det er for så vidt godt og visionært, når Det Konservative Folkeparti lægger vægt på brintbusser og betragter det som noget, der kan udvikles og eksperimenteres med. Det synes jeg er meget godt, men det er jo lige så sikkert, at det ikke har nogen mening, hvis man ikke også snart ser det i sammenhæng med en markant udbygning af den vedvarende energi. Det ville jo også være kedeligt, at man, fordi man først tænkte på nogle lidt mere langsigtede løsninger, fuldstændig glemte det, som i dag er den oplagte løsning på transportproblemet og problemerne med CO₂-udslippet fra personbiler, nemlig etablering af hybridbiler og i nogle tilfælde også af elbiler og en massiv satsning på udviklingen af det her område samt en sikring af, at de afgiftssystemer, vi har, også gør en sådan udvikling til den, der for alvor sker.

Problemet med regeringens politik i dag er nok den manglende vilje til at have målsætninger, men også at man – i hvert fald indtil nu –

ikke har været i stand til at levere varen, når det handler om konkrete handlinger.

Kl. 14:32

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det fru Pia Olsen Dyhr som ordfører for forespørgerne.

Kl. 14:32

(Ordfører for forespørgerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg er glad for, at vi egentlig som sådan har haft en konstruktiv debat. Desværre må jeg så beklage, at regeringspartierne ikke vil være med til en fælles vedtagelse, der bekræfter deres egen politik om trafik og klima.

Vi har jo et politisk ansvar i Folketinget for at sætte klare målsætninger, ikke kun i forhold til, hvordan trafikken skal udvikle sig, men i forhold til, hvordan trafik og klima skal udvikle sig. Derfor er det meget trist, synes jeg, at det ikke er muligt at få regeringspartierne med til en vedtagelse, der klart forpligter på, at man arbejder for et pejlemærke med en reduktion på 25 pct. af CO₂-udslippet med udgangspunkt i 1988.

Jeg vil gerne rose regeringen for, at man fremlægger en investeringsplan for trafik og klima. Det er der ingen tvivl om at vi har behov for. SF tror, at det kan lade sig gøre, men kun, hvis vi tager problemet alvorligt. Her skal vi benytte alle tænkelige virkemidler, som transportministeren også var inde på: ny teknologi, mere kollektiv trafik, større fysisk planlægning, så vi ikke får brug for øget mobilitet.

Allerede i 1991 fremlagde den tidligere borgerlige regering jo scenarieberegninger for det; og i arbejdsnotatet var det tydeligt, at det faktisk var muligt med en 25-procents-reduktion af CO₂-udledningen inden 2030. Men notatet gjorde det også klart, at alle virkemidler skulle i spil. Notatet var faktisk så vidtgående at sige, at vi måske skulle diskutere en 50-procents-reduktion af CO₂-udslippet, for det var måske så langt, vi skulle gå på det område. Det var man så ikke villig til.

I dag, hvor vi har langt mere teknologi i spil, burde det i virkeligheden være muligt at snakke om 25 pct. reduktion af trafikken. Derfor synes jeg, det er ærgerligt og beklageligt, at regeringspartierne ikke vælger at stemme for det forslag til vedtagelse, som SF, Socialdemokratiet, Enhedslisten og Det Radikale Venstre har fremsat. Venstre mener, at det er totalt urealistisk med en CO₂-målsætning på trafikområdet. Det vil jeg beklage. Derfor vil vi selvfølgelig fortsætte med yderligere at presse regeringen til at forpligte sig