

øvrigt ikke noget i vejen med fru Peschardts påklædning, men for at fru Peschardt kan være bedre påklædt, når der skal gøres forsøg på at overtale skatteministeren, vil jeg fortælle, at i dag betaler en lastbilsvognmand 229 øre i afgift for 1 l dieselloolie. Dem får han ikke tilbage.

Busvognmændene betaler også 229 øre, det er de samme 2 kr. og 2 øre i afgift og så 27 øre i CO₂-afgift eller et eller andet. Busvognmændene betaler også 2 kr. og 29 øre. Dem får de tilbage alle sammen plus 10 øre, som de får, fordi de bruger noget svovlfattig dieselloolie.

Jeg fremsatte et tilbud over for skatteministeren om, at lastbilerhvervet skulle have mulighed for at have de samme forhold og få den erlagte afgift tilbage, hvis de påmonterede deres køretøj disse gode filtre.

Så nu er fru Peschardts påklædning i orden, hvis hun har hørt efter det her.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Christian Jensen: Jeg siger da tak for belæringen. Jeg er jo altså ikke så godt inde i de der skatteforhold, men sådan som jeg har forstået det, var en del af øvelsen jo altså, at trafikelskaberne kun i de næste 4 år får refunderet de her penge. De skulle være faldet helt væk, men ved nogens intervention er de altså ikke faldet væk. Jeg har sådan set forliget liggende oppe på mit kontor, og der kan vi så måske fortsætte drøftelserne.

Til hr. Arne Melchior: Jeg vil ikke sige, at jeg er så godt inde i de tal, som hr. Arne Melchior er og lige har lagt foran mig, men jeg er da ikke i tvivl om, og jeg begræder sådan set, at det er sådan, at stigningen i biltrafikken på 10 år er 37-38 pct., mens rutebilerne er gået tilbage og togene er steget med kun 4 pct.

Men når man underprioriterer de trafikformer, vi snakker om her, nemlig bus og tog – og jeg nævnte faktisk også i mit første indlæg, at amterne jo, om jeg så må sige, skyder de gevinster, de har haft ved udlicitering og udbud og måske bruger pengene til sygehusvæsenet eller noget andet, men ikke til at forbedre den kollektive trafik – forstår jeg da godt, at folk vælger busserne fra. Det kan man da altså ikke forvente dem i, for jeg er nemlig også enig med hr. Arne Melchior i, at bilen jo altså er bekvem, og når man i øvrigt skal stå og vente en time i regnvej på en bus, ja, så tager man selvfølgelig bilen, specielt hvis man bor i et landdistrikt. Det er altså ikke så mærkeligt.

Om togene vil jeg sige, at vi jo groft kan tage tre kategorier og sige, hvad de tog duer til. De duer til øst-vest-trafikken, de er virkelig gode, hvor man skal langt, og det er bekvemt med de tog, og de er gode til pendlertrafik. Det er dér, den kollektive trafik virkelig har sin styrke, og det er selvfølgelig dér, man skal sørge for at forbedre forholdene. Gør man det, så tror jeg også, at det vil gå bedre for den.

Den tredje kategori er selvfølgelig privatbakterne, som jeg ikke fik nævnt i mit indlæg, men som jeg synes trænger til en kraftig ordning, inden det er blevet så elendigt for dem, at de antagelig bliver nedlagt – hvad mange jo håber de bliver, men hvad jeg ikke håber de bliver.

Formanden:

Hr. Søren Kolstrup som ordfører.

Søren Kolstrup (EL):

Vi har fået en trafikpolitisk redegørelse, som på miljøområdet og hvad angår beskrivelsen af togtrafikken og store dele af trafikforholdene for de svage trafikanter er en meget rimelig analyse og et godt stykke værktøj, synes jeg, men der er især to aspekter, som jeg synes er underprioriterede:

For det første en mere tæt og præcis diskussion om, hvordan man får folk fra privatbilen og over i den kollektive trafik. Der er gjort nogle forsøg, men de kan gøres langt skarpere, tror jeg. Det er det ene aspekt, der er underprioriteret.

Det andet aspekt, som man i trafikforskningen altid systematisk underprioriterer er det sociale aspekt: hvem der rent socialt er taberne og hvem der er vinderne i udviklingen. For det her handler også en lille smule om – for at sige det med et godt, gammelt, gedigent ord – en civiliseret form for klassekamp.

Så er der noget om de internationale forhold, hvor jeg mener vi kan lære noget af lande som Schweiz og til dels Tyskland og Østrig, så det skal jeg også lige nævne.

Hvad angår hovedproblemstillingen: hvordan vi får folk fra privatbilen over i den kollektive trafik, hører Enhedslisten til dem, der mener, det er nødvendigt – ikke bare ønskeligt, men direkte nødvendigt – af miljømæssige grunde, af trafikikkerhedsmæssige grunde, af sociale grunde og af hensyn til en mere ligelig udvikling både rent geografisk og erhvervs-mæssigt.