

den hen ved andre anlægsarbejder, f.eks. femtesporet.

Vi finder endvidere, at de boliger, der nu vil få jernbanesporene betydelig tættere på, skal støjsikres optimalt. Afskærmningen skal ikke kun rette sig efter, hvordan støjniveauet vil være inde i huset, den skal også rette sig efter, hvordan støjniveauet vil være ude i haven. For når man har et hus med en have til, benytter man jo ikke kun huset, man benytter forhåbentlig også den tilhørende have.

Endelig finder vi, det er meget vigtigt, at der sørges for erstatning til alle de kolonihaver, der vil blive nedlagt som følge af anlægsarbejdet.

Med de bemærkninger vil jeg afsluttende sige, at Enhedslisten er positive over for lovforslaget. Flere jernbaner har været en mærkesag for os i årevis, hvor skiftende regeringer desværre har villet hælde for mange milliarder i motorveje, som ingen bruger, i stedet for at give skinnettet et løft. Disse 2 km skinner er jo ikke alverden, men det er 2 km skinner, som trods alt er et skridt i den rigtige retning, og som vi kan bruge til at få os nogle gode erfaringer med hensyn til at støjsolere, som vi så kan bruge, når der skal bygges endnu flere skinner i det her land, for det skal der. Vi har brug for meget mere skinnekapacitet i Danmark.

Med de ord vil jeg sige, at det var det, for nu kan jeg se, at jeg ikke har mere tid.

Formanden:

Tak til hr. Rune Lund. Så er det transport- og energiministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil gerne takke for endnu et jubelforslag, og med jubelforslag mener jeg, at hele Folketinget er bag ved det, og det er jeg meget glad for. Jeg vil ikke gentage alt det positive, der er sagt. Vi er enige om, at det er godt, at det skal gå stærkt, og at vi skal i gang. Derfor håber jeg – og det er mit sidste ønske i den forbindelse – at vi får en hurtig behandling af forslaget i Folketingets udvalg, sådan at vi kan komme i gang i en fart. Vi er klar.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 54:

Forslag til folketingsbeslutning om forsøg med gratis og billig kollektiv trafik.

Af Pia Olsen (SF) m.fl.
(Fremsat 5/12 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Først skal jeg slå fast – og jeg gør det indledningsvis, så man ikke kan være i tvivl – at regeringer ikke kan tilslutte sig det fremsatte beslutningsforslag om statslig iværksættelse af lokale forsøg med gratis og billig kollektiv trafik.

Forslaget vurderes ikke som hensigtsmæssigt, både på grund af de tidligere erfaringer med statslige tilskud til takstnedsættelser og fordeling af kompetencen til at fastsætte takster.

Erfaringerne med det generelle statslige tilskud til takstnedsættelser på 10 pct. var som bekendt ikke entydigt gode. Tilskuddet blev afskaffet i 2004, da det viste sig, at tilskuddet i mange af trafikselskaberne ikke førte til en reel takstnedsættelse på 10 pct. Samtidig var det vurderingen, at midlerne gjorde større nytte ved at blive brugt til at sikre infrastrukturen, og de gik derfor til Banedanmark. Det er en gammel, kendt historie.

Men hvad der er lige så vigtigt, er, at beslutninger om lokale forsøg med gratis transport naturligvis skal træffes lokalt. Men forslagsstillerne vil åbenbart gerne blande sig i det lokale selvstyre, kan jeg se. Det er nu engang sådan, at kompetencen til at fastsætte takster for den offentlige servicetrafik ligger hos de nye trafikelskaber og togoperatørerne.

Jeg mener, at et målrettet statsligt tilskud vil være svært foreneligt med denne lokale takstkompetence. Det må være op til en lokal prioritering i de enkelte trafikelskaber og kommuner, om der skal indføres forsøg med gratis lokaltransport. Dertil vil jeg bemærke, at der allerede i dag er flere kommuner, der har forskellige ordninger og forsøg med lokal gratis transport.

Jeg går naturligvis i høj grad ind for en vel fungerende kollektiv trafik, men jeg mener ikke, som Teknologirådet også påpeger, at en generel indførelse af gratis transport er midlet hertil.

Derimod er der taget mange andre statslige initiativer for at styrke den offentlige servicetrafik, såsom metrocityringaftalen og baneaftalen, som jeg i høj grad vurderer er mere værdifuld end nultakstløsninger.

Kl. 16.10

Afslutningsvis vil jeg konkludere på baggrund af de tidligere erfaringer med statslige tilskud til takstnedsættelser og den lokale takstkompetence, vi har i dag, at jeg ikke finder det hensigtsmæssigt at vedtage beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Vil ministeren ikke kunne se det hensigtsmæssige i at få lavet et mere præcist tilrettelagt stor skalaforsøg, hvor vi f.eks. i en større provinsby så virkningen af at lave en om ikke gratis så meget billig offentlig transport, og så kunne vi vurdere sådan et forsøg i en tid, hvor vi oplever stigende problemer med trængsel?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg tror, jeg sagde meget klart i min tale, at hvis nogen af trafikelskaberne vil lave det her, er man velkommen til at lave det. Man er velkommen til at lave forsøg, og der findes vel også byer i Europa, hvor man har lavet forsøg, hvor man faktisk har sagt, at det nu er gratis at køre. Det synes jeg jeg har læst om.

Men det kan ikke være rigtigt, at staten skal gribe ind og overrule – om jeg så må sige – de kompetente myndigheder, vi har. Det er deres opgave at løse det her problem, der skitseres. Det skal staten ikke blande sig i.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Kan ministeren ikke anerkende, at med den reform, vi er ude i for kommunernes vedkommende, så er de p.t. meget pressede, og derfor giver det bedre mening at gøre det i en situation som nu, hvor der lige præcis er en meget presset kommunaløkonomi, og hvis vi fra statens side vil være sikre på at se noget her, måtte det være måden at give et incitament på?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Spørgsmålet er meget klart, nemlig om jeg ikke kan se, at kommunerne er meget pressede, og det kan jeg ikke se.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Ministeren nævnte, at billettilskuddet blev taget væk. Jeg kan også godt huske, hvad ministeren sagde, for nu skulle vi have tog til tiden og bedre kvalitet. Mener ministeren, at vi har fået det?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg er mildest talt overrasket over, at et begavet menneske som hr. Poul Andersen kan stille det spørgsmål, det må jeg sige.

Nu har Socialdemokratiet undladt at løse problemerne på jernbanelinjen i alle de alt for mange år, man har siddet ved magten, og så spørger man, om vi ikke synes, vi hellere skulle løse problemerne.

Jeg vil gerne sige, at Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og regeringspartierne har gjort noget ved det. 1,8 mia. kr. mere pr. år bruger vi i de næste 7-8 år på at løse jernbaneproblemerne, plus at vi bagefter og samtidig med delvis løser signalproblemerne. Så jeg er helt uforstående over for spørgsmålet.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg kan godt forstå, at ministeren taler godt for sig. Jeg har jo lige fået tallene ovre fra ministeren: stadig stigende forsinkelser osv. på DSB-området. Ministeren ved jo lige så godt som jeg, at det, inden regeringen skiftede farve, lå i støbeskeen, at der skulle have været en ny forhandling, så det skal man lade være med.

Med hensyn til om det kan blive bedre med at lave gratisforsøg, skal jeg lige erindre ministeren om, at ministeren selv har været med til at lave perioder på Svendborgbanen, hvor det var gratis at køre, og det gav en enorm forøgelse af passagerantallet. Kan ministeren bekræfte det?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er jo ikke så svært at få flere mennesker til at juble, når det er gratis. Men skulle vi ikke sådan prøve at lave en definition på, hvad gratis betyder? Hvis jeg går hjem og slår op i min ordbog, står der sikkert noget om det. Men i min bevidsthed betyder gratis, at andre skal betale. Sådan er det jo. For de mennesker, der kører togene, vil da forhåbentlig stadig have deres løn. Togene skal vel også vedligeholdes, skinnerne skal vedligeholdes, og det hele skal afskrives, så gratis betyder reelt kun, at andre skal betale for det, vi opnår.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Som ministeren var inde på, har Teknologirådet ganske rigtigt lavet en rapport, der viser, at det med at gøre hele den kollektive trafik helt gratis ikke nødvendigvis kan betale sig samfundsøkonomisk. Men i den samme rapport påpeger man jo netop, at man ikke kan udelukke, at hvis man kigger på bestemte stærkt trafikerede pendlerområder, vil en stærk reduktion af taksterne godt kunne betale sig netop for at aflaste motorvejene og trafikken der.

Kl. 16.15

Det siger ministeren så er op til de enkelte trafikelskaber og lokale myndigheder at beslutte. Det er sådan set rigtigt nok, bortset fra at det selvfølgelig kræver, at DSB i givet fald går med. Derfor er mit spørgsmål til ministeren:

Hvis nu et trafikelskab f.eks. på Sjælland – for nu at tage et tilfældigt valgt eksempel – måtte ønske at lave sådan et forsøg, for så vidt angår selskaberne og de busser, de råder over, vil ministeren så være villig til fra statens side at sige, at man godt vil skyde penge ind i i en forsøgsordning for at se, om det virker, om det kan aflaste vores motorveje og dermed altså bidrage til den trods alt mindre udgift, det vil være for DSB, hvis man sænkede tariffene tilsvarende, som man gjorde i trafikelskaberne?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg er enig i, som jeg sagde i min tale, at det her kan man gøre lokalt, og det kan være en udmærket idé, det vil jeg slet ikke afvise. Men at DSB skulle blande sig i det, vil jeg gerne afvise og så gøre opmærksom på, at det også er ligesom om, når vi ser DSB's regnskab – og hurra, nu har det givet et overskud på 800 mio. kr. – man altså glemmer, at der i den anden ende ligger et statsligt tilskud til DSB på 4 mia. kr. Så man har altså betalt en meget væsentlig del til DSB. Det synes jeg tit vi glemmer i den offentlige debat. Uanset hvor smukke DSB's regnskaber er, har hr. Martin Lidegaard via finansloven stemt for at give 4 mia. kr. hvert år til DSB.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er jeg helt på det rene med, og den tanke, jeg bare får, er, at vi måske kunne få endnu mere ud af de penge ved at få endnu flere passagerer ind i de tog, der allerede kører, og ved måske også at få en bedre forrentning af de penge, vi investerer i DSB. For sandheden er jo, hvis vi skal lægge hånden på hjertet, at vi aldrig rigtig har prøvet det og der ikke rigtig er nogen lande, der har prøvet at sige, nu giver vi f.eks. 25 pct. i pendlerabat og ser, om det virker.

Jeg synes, det er meget fornuftigt at sige: Lad os prøve at lave et forsøg, og se om det virker. Det ærgrer mig lidt, hvis ministeren på forhånd vil afvise – jeg siger ikke, han skal give tilsagn her, det ville være for meget forlangt – et sjællandsk trafikelskab, som kommer og siger, at det vil de gerne prøve, og vi så siger nej fra statens side, for hvis ikke togene er med, er det ikke så sjovt. Derfor vil jeg bare spørge, om ministeren ikke kunne foranlediges til at overveje det, hvis en sådan henvendelse måtte komme.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg må helt ærligt sige, at jeg i øjeblikket mest er optaget af regularitet, nemlig at vi får togene til at køre til tiden. Jeg noterer mig, at der heldigvis er pæne resultater uge for uge i øjeblikket, så det går i den rigtige retning. At vi i fremtiden skulle komme til at få en diskussion om det her, kan jeg ikke afvise, men det er ikke noget, der står øverst på min dagsorden i øjeblikket.

Formanden:

Så er det hr. Kristian Pihl Lorentzen som ordfører.

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Med dette beslutningsforslag foreslår SF, at regeringen iværksætter et forsøg med gratis og billig kollektiv trafik. SF foreslår konkret, at staten afsætter et beløb på mellem 100 og 200 mio. kr. til lokale tidsbegrænsede forsøg. Lad mig slå fast med det samme, at Venstre ikke støtter forslaget, og det er der en række grunde til.

For det første har man tidligere forsøgt sig med ordninger, hvor der gives et statsligt tilskud til at nedsætte taksterne med 10 pct. for den kollektive transport. Resultaterne stod slet ikke mål med de brugte penge, og derfor afskaffede vi naturligt nok den her ordning i 2004.

For det andet viser Teknologirådets rapport om gratis offentlig transport, at det er en dårlig anvendelse af skatteydernes penge at indføre gratis kørsel i busser og S-tog. En af de primære årsager er naturligvis, at eventuelt gratis offentlig transport ikke vil flytte ret mange trafikanter fra bilen over i busser og tog, altså meget lille effekt. Forslaget kan derfor ikke ventes at medføre en mærkbar mindre trængsel på vejene.

For det tredje vil indførelse af gratis kollektiv transport derimod betyde mange nye passagerer i busser og tog. Men hvad er det for nogle nye passagerer? Det er jo bl.a. mange af dem, der i dag tager cyklen, plus at der kommer nogle helt nye til. Forslaget vil således indirekte betyde et tilbageslag for den cyklisme, jeg går ud fra, vi alle sammen gerne vil fremme, altså et tilbageslag for både folkesundheden og miljøet. Det er muligt, SF ønsker dette, men det gør Venstre ikke.

For det fjerde vil Venstre hellere tage sigte på fremtiden ved at anvende de til rådighed værende midler til en tiltrængt udbygning af infrastrukturen. Her har vi fortsat mange hængepartier, som må og skal løses i de kommende år ikke mindst set i lyset af den øgede vækst og aktivitet i samfundet. Det er selvfølgelig noget, der giver øget trafik, og derfor må vi forbedre vores infrastruktur. Der er behov for at investere massivt i såvel vejnettet som de kollektive trafikssystemer, og det er der, fordi Venstre ønsker det frie valg for trafikanterne. Det skal være et frit valg, om man ønsker at tage bilen eller den kollektive trafik. Vi vil sikre en udbygning af et sammenhængende kollektivt trafiksystem, så vi fremmer lysten til at lade bilen stå ganske frivilligt. Tog og

busser til tiden og sammenhængende ruter med minimal ventetid er vejen frem.

Kl. 16.20

Det er bl.a. derfor, at Venstre sammen med de øvrige forligspartier satser på den kommende Metrocityring som en investering i et aktivt og hurtigt trafiksystem i hovedstaden. Det er også derfor, vi støtter en målrettet modernisering og udbygning af det danske jernbanenet, så vi kan få hurtigere tog til tiden, bl.a. med strækningen mellem Ringsted og København. Desuden vil Venstre fremlægge et forslag til en tiltrængt udbygning af det overordnede vejnet, hvor behovslisten er meget lang. Der er altså nok at bruge pengene til fremadrettet.

SF har vanen tro ikke peget på, hvordan det her forslag skal finansieres. Hvem skal betale regningen? Er det de i forvejen hårdt malkede bilister, eller skal pengene tages fra de statslige anlægsbudgetter på trafikområdet? Venstre støtter i hvert fald ingen af delene.

Sammenfattende må jeg fastslå, at der er rigeligt at bruge pengene til i form af fremadrettede investeringer i trafik og infrastruktur i stedet for blot at hælde penge i formålsløse forsøg med gratis kollektiv trafik, der overhovedet ikke kan forventes at have nogen positiv effekt.

Venstre må derfor afvise dette forslag.

Formanden:

Der er en kort bemærkning til ordføreren fra hr. Poul Henrik Hedeboe.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg regner med, at hr. Kristian Pihl Lorentzen har en vis flair og fornemmelse for erhvervslivet, og hvordan man får nye produkter på banen. Kunne ordføreren ikke være nysgerrig på det her område og sige: Vi vil godt have kollektiv trafik med i en større markedsandel, sådan at vi klarer en del af det samfundsproblem, der er med trængsel? Når man skal sætte sådan et forsøg op, skal man have et engangscitament. Hvis man kigger på virksomheders markedsføring, kan man se, at de bruger engangscitamenten som f.eks. pris, og det er det, der er en del af forslaget her.

Hvis man prøvede at lave et markant pristilbud på et område, kunne ordføreren så ikke forestille sig, at man faktisk fik ændret nogle mønstre, hvilket kunne give en samfundsmæssig bonus, fordi samfundet netop spilder store penge på trængsel?

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg er ikke enig i den her relateren til erhvervslivets forhold. Når erhvervslivet laver innovation og forsøger at prøve noget nyt, skaber det selvfølgelig nyskabelser, og det giver fremdrift. Men erhvervslivet iværksætter kun den slags, hvis der er en vis sandsynlighed for, at det bærer frugt, og det er der ikke i det her tilfælde. Det er klart dokumenteret, at gratis transport ikke vil have den fornødne effekt. Det vil koste samfundet alt for dyrt.

Der er det så, Venstre har den holdning, at vi hellere vil bruge de penge til fremadrettede investeringer, som vi har brug for, og som kan sikre, at borgerne får det frie valg imellem at tage bilen eller den kollektive trafik, og at det bliver mere attraktivt at vælge den kollektive trafik. Det vil vi hellere bruge pengene på i stedet for at hælde pengene i et hul.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg noterede mig, at ordføreren sagde, at de 10 pct. tilskud til den offentlige trafik, der blev givet fra den tidligere regerings side, blev taget væk, fordi det ingen virkning havde. Men jeg forstår ikke, hvor ordføreren har sin viden fra om, at ingenting skulle virke på det område her. Hvis vi kigger på ekspertrapporterne, kan vi se, at der jo faktisk peges på, at der på udvalgte steder kunne være en positiv virkning af det her. Det viser de undersøgelser, der ligger, faktisk. Så jeg forstår ikke, hvor ordføreren har det fra, at det ikke virker.

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Nu lever vi heldigvis i et land, hvor man har valgt en decentral organisering af vores kollektive trafik. Hvis der er nogle steder i landet, hvor det her er oplagt at gennemføre, så overlader vi det trygt til de regionale trafiksselskaber at iværksætte sådan nogle forsøg. Det er ikke noget, staten skal gå ind og blande sig i. Så jeg skulle da kun hilse velkommen, hvis der er steder i landet, hvor det her er oplagt at gøre og man så iværksætter et forsøg. Det er der intet til hinder for at gøre.

Men i øvrigt skal man også se det her i sammenhæng med, at vi jo heller ikke skal lade taksterne stige. Det er bl.a. derfor, at Venstre går ind for, at vi får et loft over takststigningerne, og at de fremover kun bliver fremskrevet ud fra pris-

og lønstigninger. Det er noget, vi skal beslutte her i Tinget senere. Vi skal ikke bare have taksterne til at stige eksplosivt, dem skal vi lægge en dæmper på.

Formanden:

Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen. Og så er det hr. Poul Andersen som ordfører.

Kl. 16.25

Poul Andersen (S):

Vi kan fra Socialdemokratiets side godt støtte det her forslag. Sagen er jo, at vi nu står i en ny tid. Opgavefordelingen er anderledes med strukturreformen. Der har de regionale trafiksselskaber og kommunerne jo fået et ansvar for den kollektive trafik.

Men man skal huske på, at vi stadig væk har et medansvar for infrastrukturen. Den kommunale og regionale ramme er jo den, vi fra statslig side forhandler igennem finansministeren, og den skal jo DUT'es. Derfor har vi en interesse i, at vi får den maksimale udnyttelse af de her ting infrastrukturmæssigt og får en god kombination.

Storbyer har i vid udstrækning i Europa indført bussystemer i forbindelse med parkering af biler, og nogle steder er bussen her gratis. Det er jo sådan noget, vi også godt kunne se for os i den her sammenhæng og prøve at fokusere på. Vi kan ikke bære den stigende vækst i biltrafikken, vi er nødt til at prøve at fokusere på det på en lidt anden måde.

Her er jeg enig med SF's ordfører, hvad angår reklame: Hvordan er det, man vil prøve at udvide og forbedre oplysningen om de tiltag her, sådan at de også vil blive udnyttet? Ja, man kan jo sætte reklamer i avisen, eller man kan lave nogle radiospot. Man kunne også gøre det fantastisk gode, som ministeren gjorde – og jeg vil stadig væk sige, at ministeren så rigtigt på daværende tidspunkt – da han gav DSB lov til at gøre transporten gratis på Svendborgbanen i en periode. Det viste sig jo, at folk i den periode fik øjnene op for, at der her faktisk var et transportsystem, som fungerede rigtig godt i hverdagen, og som de gerne ville benytte.

Så ministeren har selv været med til at fokusere på det den vej rundt, og der er heller ikke noget nyt i det her. Der er jo kommuner i det her land, som har gratis kørsel, og det bevirker altså nogle tiltag i det kollektive trafikssystem, som vi mener kan være positive. Eksempelvis har Ikast

jo haft gratis bustransport. Jeg synes, vi skulle prøve at gå ind og få de her ting bedre belyst.

Vi synes, at SF's forslag som udgangspunkt er positivt. Jeg må nok sige, at vi beløbsmæssigt nok ikke skal gå ind med 100 mio. kr. eller sådan noget, men vi synes, forslaget er positivt, og så var det da interessant at finde en beløbsstørrelse, som gjorde, at vi kunne være med til at støtte. Spørgsmålet er jo ikke, om vi skal betale. Vi skal prøve at understøtte nogle udviklingstendenser og en udvikling, som vi ønsker for det danske samfund.

Derfor er vi positive over for forslaget.

Formanden:

Tak til hr. Poul Andersen. Og så er det hr. Walter Christophersen som ordfører.

Walter Christophersen (DF):

Socialistisk Folkeparti opfordrer Folketinget til senest den 1. august 2007 at iværksætte lokale forsøg med gratis og billig kollektiv trafik med henblik på at begrænse biltrafikken og dermed trængselsproblemer og luftforurening, herunder udslip af drivhusgasser.

I lovforslaget foreslås det, at staten afsætter et beløb, f.eks. 100-200 mio. kr., til tidsbegrænset forsøg på området. Disse forsøg kunne omfatte gratis buskørsel i en større provinsby, gratis eller billig brug af S-togs-nettets grene og særlige billige månedskort, pendlerkort, i et udvalgt område.

Dansk Folkeparti konstaterer, som også nævnt i dette lovforslag, at nultakst, altså gratis offentlig transport i Danmark, jævnfør Teknologirådets rapport af november 2006, side 2, isoleret set ikke er et hensigtsmæssigt virkemiddel.

Dansk Folkeparti finder afsnittet, side 79 i Teknologirådets rapport, om gratis offentlig transport som selektiv transport og politisk virkemiddel interessant. Dansk Folkeparti finder imidlertid ikke, at staten skal understøtte sådanne tiltag, jævnfør tidligere erfaringer på området, senest afskaffelsen af det statslige tilskud på 10 pct. år 2004. Tilskuddet medførte ikke en reduktion af taksterne med samme procentsats i mange af trafikalselskaberne.

Med lov om trafikalselskaber blev kompetencen til at fastlægge takster for den kollektive trafik meddelt trafikalselskaberne og togoperatørerne. Med strukturreformen overtog kommunerne og regionerne det økonomiske ansvar for den kollektive bus- og lokalbanetrafik. Således vil trafikalselskaberne under kommunerne, såfremt

de måtte ønske dette, kunne overveje at indføre gratis eller markant billigere offentlig transport, jævnfør Teknologirådets anbefalinger, side 79.

Kl. 16.30

Dansk Folkeparti gør opmærksom på, at der allerede eksisterer lokale ordninger med gratis transport i en række kommuner.

Dansk Folkeparti vil fremdeles arbejde for en forbedret kollektiv trafik i form af konkrete projekter samt reinvestering og vedligeholdelse. Dansk Folkeparti gør i denne forbindelse opmærksom på metrocityringaftalen, vedligeholdelse og fornyelse af jernbaneinfrastrukturen, jævnfør trafikaftalen af 26. oktober 2006, samt den nyligt afsluttede opgradering af S-togs-ringbanen med Ny Ellebjerg Station, hvor omstigning til og fra Køge-S-togs-strækningen omsider blev muliggjort.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Hr. Walter Christophersen nævner, at billettilskuddet på de 10 pct. ikke havde effekt ude i amterne. Er hr. Walter Christophersen opmærksom på, at de takster, som var gældende ude i amterne, var inde til godkendelse i Transportministeriet, inden de blev iværksat? Og hvis det var ministeren bekendt, har hr. Walter Christophersen så ikke i den dialog, der har været derovre, sat spørgsmålstegn ved, hvorfor ministeren ikke har gjort noget ved det?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Altså, i Dansk Folkeparti forholder vi os til de takststigninger, der i realiteten har været til stede. I henhold til Teknologirådets rapport har de takstmæssige stigninger fra 1978 til 2004 været 80 pct. for busser, men kun 10 pct. på togtransport. Dansk Folkeparti tror simpelt hen ikke på, at det at understøtte området fra centralt hold har nogen virkning overhovedet.

I øvrigt vil jeg sige, at Dansk Folkeparti også bekymrer sig om, hvilke byer eller provinsbyer vi taler om. Jeg kunne frygte, at man begyndte at forholde sig til København f.eks., hvor vi dagligt har 100.000 cyklister, der forholder sig til at køre til og fra arbejde eller i hvert fald at køre til og fra byen. Det ville jo, hvis man indførte sådanne ordninger, være en kærdkommen lejlighed til at stille cyklen, og det vil, som Venstres ordfører var inde på, ikke være befordrende for folke-

sundheden. Det er Dansk Folkepartis mening på området.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg opfatter hr. Walter Christophersens svar på den måde, at Dansk Folkeparti ikke har foretaget sig noget, da man fik opklaret, at billettilskuddet ikke har haft virkning ude i amterne, og at ministeren ikke har foretaget sig noget i den situation, men bare har godkendt billettaksterne, selv om det ikke har været brugt til det. Der har Dansk Folkeparti ikke foretaget sig noget.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg bliver igen nødt til at forholde mig til min tidligere udmelding til hr. Poul Andersen: at den form for understøttelse tror Dansk Folkeparti ikke på. Så det bliver svaret til hr. Poul Andersen på det spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg bemærkede, at ordføreren ser positivt på elementer af forslaget, altså positivt på, at en undersøgelse viser, at der godt kunne være noget om det her på nogle måder.

Vil ordføreren så ikke være nysgerrig efter faktisk at se det afprøvet i en ramme, som ordføreren selv var med til at sætte, altså lave et forsøg, som ordføreren selv var med til at sætte rammerne for, og så afprøve det dér? Og vil ordføreren ikke også tro på, at det betyder noget at få et forsøg i gang, så man laver noget mønsterbrydning, sådan at man f.eks. faktisk får flyttet folk fra biler over i tog, og at det betyder noget for deres oplevelse?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Nu er det således, at vi jo taler om et decentralt system, og derfor vil Dansk Folkeparti forholde sig til de decentrale tiltag, der bliver gjort inden for det her område, som forslaget også tilsigter. Ud over Ikast Kommune, som hr. Poul Andersen nævnte, har vi jo – står der i hvert fald i rapporten – mellem 30 og 35 andre kommuner, der har lignende gratis og/eller subsidierende tiltag inden for det decentrale område. Det tror Dansk Folkeparti mere på.

Ligesom den trafikpolitiske ordfører fra Venstre mener også Dansk Folkeparti, at de midler,

som forslagsstillerne ønsker skal bruges for tilfældet, er bedre brugt ved at investere i trafikal infrastruktur.

Formanden:

Tak til hr. Walter Christophersen. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Kl. 16.35

Henriette Kjær (KF):

Da Teknologirådet barslede med sin rapport »Gratis offentlig transport«, var vi Konservative faktisk meget spændte på resultatet, for egentlig syntes vi, det lød besnærende, at man kunne mindske trængslen, altså køerne på vejene, og få et bedre miljø ved at tilbyde gratis transport, så måske var den investering, der skulle til, ikke så dum at give ud.

Men stor var overraskelsen så, da rapporten kom, for desværre opnår man ikke den nødvendige miljøgevinst, og der kommer heller ikke færre bilkøer ved at tilbyde gratis kollektiv transport. Konklusionen er da også ganske klar, og nu vil jeg gerne citere fra Teknologirådets eget nyhedsbrev fra november 2006:

»Men arbejdsgruppens konklusion er klar. Hvis der er politisk vilje til at bruge 10,7 milliarder, så kan pengene bruges bedre på en samlet helhedsplan for styrkelse af den kollektive trafik og begrænsning af privatbilismens vækst. Isoleret set er 0-takst ikke et hensigtsmæssigt virkemiddel.«

De 10,7 mia. kr., der henvises til, er jo, hvad det koster at gennemføre en nultakstpolitik. Rapporten påviser jo, at de mennesker, der vil benytte sig af det gratis tilbud, er dem, der i dag cykler eller går, og – som der står i rapporten – dem, der slet ikke flytter sig. Så der vil altså komme nogle nye brugere ud og køre med den her gratis kollektive transport, og det vil ikke få folk ud af bilerne, så vi netop får mindsket bilkøerne, og vi får heller ikke den her miljøgevinst, som også var meget vigtig for os, hvis vi skulle se det her som en god idé.

Så vi kan ikke sige ja til det her beslutningsforslag, heller ikke set i lyset af de argumenter, ministeren har fremført, nemlig at det jo er de nye trafikselskaber, der har ansvaret for den kollektive trafik. Vil de lave forsøg enkelte steder, hvor de mener der kunne være noget idé i det, og måske bruge nogle andre lokkemidler eller virkemidler, mener vi, det er op til dem. Men vi må afvise forslaget her.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg mener, ordføreren har en meget skarp læsning af Teknologirådets rapport, og at der faktisk også står andre ting. Der står også, at det på særlige strækninger, for særlige grupper og sådan noget er en god idé. Så man kan også læse det meget klart som nogle positive tilkendegivelser af, at det under nogle omstændigheder er en god idé. Der bliver sagt, at et storskalagratisforsøg ikke forventes at være positivt, men der peges faktisk på nogle andre ting. Kan ordføreren ikke godt medgive det?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jo, men nu var jeg med til offentliggørelsen af rapporten, hvor vi også havde en lille politisk debat efterfølgende, og hvor vi var så heldige, at de forskere, der havde forestået rapporten, også var der, og der – igen med min positive indstilling til det her, for den har jeg sådan set haft – spurgte jeg ind til: Hvis man nu bare tog København, kunne det være interessant?

Jeg må altså sige, at svarene ikke var særlig opløftende med hensyn til, hvis man nu gav gratis transport inden for Københavns Kommune, for vi må jo sige, at meget af den trængsel, der er på vejene ind til København, er i de omkringliggende kommuner, og det bliver et meget stort forsøg, hvis man skulle have hele Storkøbenhavn med, og igen er der ingen garanti for, at vi får en gevinst, fordi det altså i høj grad er dem, der cykler eller går i dag – og jeg ved ikke rigtig om det der med at få folk, der slet ikke flytter sig nogen steder, til at køre rundt i bus – der vil benytte sig af det.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Nu var jeg ikke til høringen, men jeg forholder mig til, hvad der faktisk er blevet skrevet, og der er der en positiv vinkel.

Men hvis ordføreren selv var med til at bestemme rammerne, kunne man jo gå uden for København og vælge andre ting, og så afprøve de positive vinkler, som også er angivet. Vil ordføreren være med på den vinkel?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Nej, det tror jeg også godt forslagsstilleren ved at jeg ikke vil. Jeg er simpelt hen ikke blevet overbevist. Jeg vil sige, at var det her forslag

kommet inden Teknologirådets rapport, så kunne det være, at jeg faktisk havde været mere positiv. Jeg gik virkelig til det her med de bedste intentioner, men jeg er i den grad blevet skuffet.

Så svaret er nej, jeg vil ikke være med, selv om jeg selv kunne sætte rammerne op.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er interessant at høre, hvor positiv fru Henriette Kjær har været over for de her tanker; det er bare mærkeligt, at vi ikke har hørt noget til det, dengang man skar 300 mio. kr. i taksttilskuddet. Men lad det ligge.

Kl. 16.40

Jeg kan egentlig godt følge fru Henriette Kjærs tankegang meget langt. Hvis man skal lave et forsøg, er det oplagt ikke indre København eller indre Århus for den sags skyld, men pendlerne, der er interessante, for det er dem, der virkelig skaber trængsel på motorvejsnettet, og derfor vil det vel også være naturligt nok at lave et forsøg, hvor man tog fat i pendlerkortene, altså netop tog fat i de kort, som folk bruger til at rejse ude fra omegnen af København og ind, og dér prøve at se: Hvad sker der, hvis vi nedsætter taksterne med noget, der batter noget: 25 eller 50 pct.? Det har man nemlig aldrig prøvet.

Hvad nu hvis der er et trafikselskab på Sjælland eller i Midtjylland, der kommer og siger: Vi vil godt betale for en takstnedsættelse på busserne; vil I være med fra statsligt hold til at betale den del, der er DSB's del, for at afprøve det? Det kan være, det slet ikke kommer til at koste noget, fordi der kommer flere passagerer, men vi kan lave en afgrænset forsøgsperiode.

Vil fru Henriette Kjær helt afvise på forhånd, at det kunne have et zweck? Det ligger jo helt i tråd med lige præcis Teknologirådets rapport.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Først vil jeg lige sige, at jeg nu ikke vil lade taksttilskuddet på de 300 mio. kr., der forsvandt, ligge, for jeg synes, det viser noget så tydeligt, at det ikke flytter noget at nedsætte taksterne. Det er et tilskud til mindrebemidlede, kan man sige, dem, der er tvunget til at køre med offentlig transport, fordi de ikke kan købe deres egen bil eller har en politisk holdning, der gør, at de hellere vil bruge kollektiv transport, eller synes, det er hurtigere og nemmere. Det er et direkte tilskud til de mennesker. Det er jo ikke sådan, at

man fik flyttet rigtig meget over på kollektiv transport, og det synes jeg jo er med til at vise, at der skal mere til end blot at nedsætte taksterne.

Det er så også derfor, jeg siger nej til det, hr. Martin Lidegaard foreslår. Selvfølgelig skal man aldrig afvise noget på forhånd, men det er jo sådan, at de, der kører ind i bil i dag og danner køerne og laver forureningen, også har midler til det. For dem betyder det ikke noget, tror jeg, at taksterne kommer ned, for de har råd til at købe den her bil og køre i den. Det er noget helt andet, det er fleksibiliteten, regulariteten osv., der skal rykkes ved, for at vi får flyttet dem.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg er enig i, at både regulariteten og hurtigheden, hvormed de offentlige transportmidler kører, er af stor betydning, men jeg mener ikke, man kan sige, at det ikke har betydning, hvad omkostningsniveauet er, for hvis man kigger på, hvilken betydning det har haft, at oliepriserne har været så voldsomt stigende i de sidste 2 år, som de har, har det jo haft den helt åbenlyse betydning, som enhver kan se i statistikkerne, at mængden af passagerer i den kollektive trafik er steget. Og det skyldes, skulle jeg hilse og sige, ikke, at togene har kørt til tiden og har været specielt oppe i omdrejninger her de sidste 2 år, tværtimod. Der kan næsten kun findes én forklaring på det, og det er, at prisforholdet mellem privatbilisme og kollektiv trafik har ændret sig ganske markant de sidste 2 år. Så en eller anden betydning har det, men problemet er jo netop, at vi ikke helt præcis ved, hvor det er, grænserne går.

Jeg vil gerne medgive, at vi ikke satte taksterne nok ned til, at det havde en betydning dengang. Men det er jo det, vi kunne prøve, helt isoleret. Det behøver ikke at koste mange penge, og vi kan jo kun blive klogere af at sige: Nu tager vi 1 års forsøgsperiode et sted i Danmark og ser, om det har en betydning.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jamen i og med at rapporten – sådan læser jeg den altså – er meget negativ i forhold til det her, og at det ikke giver den gevinst, man havde regnet med, hverken miljømæssigt eller trængselsmæssigt, vil jeg så hellere eventuelt bruge de penge, der måtte være i spil, til at få udbygget god kollektiv transport, så man opnår fleksibiliteten og regulariteten. Det er det, jeg synes er in-

teressant, og det er derfor, jeg er så interesseret i en letbane i Århus. Der kan være andre spændende projekter, der kan sættes i søen, og det er jo egentlig også det, jeg synes der står mellem linjerne: Man kan få meget mere, hvis man genererer pengene derover.

Formanden:

Tak til fru Henriette Kjær. Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Tak til SF for at holde gang i en debat, som er helt nødvendig at holde gang i, nemlig om prisforholdet/prisbalancen mellem det at anvende kollektiv trafik og at anvende biltrafik.

Jeg tror, man skal være meget stædig humanist – som mig selv – for ikke at tro på, at de økonomiske incitamentter spiller en rolle, og at den måde, vi belægger vores forskellige transportformer med afgifter og takster, ikke har nogen betydning for, hvad folk vælger at transportere sig med. Selvfølgelig har det det, og selvfølgelig viser al erfaring også med stigende og faldende benzinpriser, at det har en enorm betydning for, hvilket transportmiddel folk vælger. Det mener jeg simpelt hen ikke man kan diskutere.

Så kan man diskutere, hvordan man bedst benytter det instrument. Jeg er enig i, at det allervigtigste er at have en velfungerende kollektiv trafik. Det skal vi ikke trætte lytterne derude med. Det er vi nogle partier som kæmper meget indædt for at få i øjeblikket med nogle meget store investeringer.

Kl. 16.45

Men det er altså ikke et enten-eller, det er et både-og. Vi kan se, at vores trængselsproblemer vokser og vokser, og COWI kan påvise, at 5 pct. stigning i trafikken til og fra København nu vil resultere i 50 pct. stigning i trængslen, altså i tid, hvor folk er tvunget til at sidde og pille sig i næsen ude på motorvejen, mens de venter på at kunne komme til arbejdet eller hjem til familien. Det er ikke rationelt, det er ikke fornuftigt, og derfor bliver vi også nødt til at tænke i de økonomiske virkemidler, vi har.

Der er jo altså basalt set to muligheder. Den ene er at forsøge at lave en mere intelligent bil- og kørselsbeskatning. Det hedder på dansk kørselsafgifter. Det handler ikke om, at bilejerne skal malkes mere, men de skal betale deres skat på en anden måde, nemlig sådan, at de betaler pr. kørt kilometer, sådan at de direkte kan sammenligne, hvad det koster at tage bussen, med,

hvad det koster at tage bilen, hvilket de ikke kan i dag.

Derfor er det et spørgsmål om tid, før Danmark må følge efter alle andre fornuftige lande og omlægge beskatningen af biler til roadpricing eller kørselsafgifter, først på tunge køretøjer og senere på personbiler. Det er også en vej at gå, men det vil regeringen desværre heller ikke; Socialdemokraterne vil det, så vidt jeg har forstået, gerne for tunge køretøjer, men ikke for personbiler.

Men der er en anden vej, og det er jo så det, vi plejer at lokke De Konservative, Dansk Folkeparti og Venstre med: Jamen kunne vi så ikke gøre det ad gulerodsvejen? Så skal vi slet ikke genere bilisterne og de borgerlige vælgere; så skal vi bare ud og kreere nogle gaver til dem, der tager den kollektive trafik i dag. Det er jo en anden måde at gøre det samme på.

Der er det rigtigt, at der er meget forskellige opfattelser af, hvor meget der skal til i lettelse af den kollektive trafiks priser, før det batter noget. Det skal jeg være den første til at medgive. Men så må man også medgive, at det er ufatteligt lidt praktisk erfaring, vi har med det – om nogen. Man har ikke været ude at sige: Her har vi et niveau, og så sætter vi det 25 pct. eller 50 pct. ned. Det har simpelt hen ikke været prøvet.

Derfor kan jeg altså ikke se andet, end at det er ganske sund fornuft at sige, at nu afsætter vi et beløb. Jeg synes måske, 100-200 mio. kr. er i overkanten til det, men jeg synes, det ville være helt fornuftigt at sige, at nu tager vi – for at nævne et eksempel – pendlerkort over 6 zoner til og fra København og nedsætter prisen med 25-50 pct. i en periode på 1 år, og så ser vi, hvad der sker. Det ville måske koste 10, 15, 20 mio. kr.; jeg ved ikke, hvad det vil koste, men noget i den stil. Det kunne man så dele mellem trafikselskaberne og staten, og så kunne vi blive klogere. Jeg forstår ikke, hvorfor man er så fastgroet i sine synspunkter på det her. Vågn nu lige lidt op, og vær lidt kreative sammen med os andre.

Formanden:

Tak til hr. Martin Lidegaard. Så er det hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

Enhedslisten vil stemme ja til det her forslag, men vi vil også gøre opmærksom på, at vi ikke synes, forslaget er vidtgående nok. For som andre har været inde på, er det sådan, at forslag som det her, som optræder isoleret fra, hvordan

den øvrige trafik fungerer, ikke vil kunne give den ønskede optimale forbedring, hvis ikke der bliver fulgt op med supplerende initiativer.

Det er nemlig ikke tilstrækkeligt – i gåseøjne – kun at se på, hvor meget det koster at benytte busser og tog. Nok må det forventes, at antallet af rejsende vil stige, men de nye passagerer vil fortrinsvis være gående og cyklende. Ifølge Teknologirådets arbejdsgruppe, der sidst i november udsendte rapporten »Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport« – som også andre har omtalt her i dag – vil kun hver femte være bilist, og det er ikke nok til at reducere biltrafikken med mere end nogle få procent.

Billetteprisen er ikke det eneste, der betyder noget, når folk vælger transportmiddel. Lige så vigtigt er netop rettidighed, hyppighed, sammenhængen mellem transportformerne, ventetid osv. osv. Det betyder, at hvis man forsøgsvis indfører gratis/billig bustransport i en større provinsby, skal der også ske midlertidige indgreb i den lokale bilisme, uanset at dette ikke nødvendigvis vil være særlig populært. Indgreb kan f.eks. ske i form af forskellige initiativer, det kan være parkeringsrestriktioner, det kan være parkeringsafgifter, som man sætter op, eller det kan være reduktion af et gadeareal, hvor man kan parkere.

Det er også den slags ting, man bliver nødt til at kigge på. Man kan ikke bare dreje på det håndtag, der hedder at sætte billettepriserne ned, man må også kigge på, hvordan man kan lave en helhedsorienteret løsning.

Når der dermed iværksættes flere og samtidig understøttende initiativer, vil der virkelig ske noget. Kun en dobbeltstrategi, der både mindsker bilismen og fremmer de miljøvenlige trafikformer, vil lykkes. Det viser alle erfaringer fra de byer, der er længst fremme med hensyn til at fremme den kollektive trafik og samtidig reducere bilismen – det er byer som Zürich, Basel, Freiburg og andre.

Kl. 16.50

For at få succes må den kollektive trafiks hovedidé udnyttes, nemlig at animere folk til at rejse mere sammen i arealeffektive køretøjer, og den slags køretøjer er jo netop lige præcis den kollektive trafik. En sporvogn eller en letbane kan jo transportere mere end 16 gange så mange mennesker, som en bil kan transportere på det samme areal, nemlig en kørebane på en motorvej f.eks.

Her bliver det foreslået af SF, at Frederikssundsbanen skal være en forsøgsmulighed. Der

er dog en ting, som er lidt uklar for mig, og det er, hvorvidt det skal gælde hele strækningen fra Frederikssund til Farum, eller om det kun skal gælde for en del af strækningen, f.eks. fra Frederikssund til Valby. Der foreligger heller ikke noget om, så vidt jeg kan se, hvordan forsøgsstrækningen skal afgrænses i forhold til de øvrige S-togs-linjer.

På den anden side vil jeg sige, at det vigtigste er, at vi kommer i gang, det vigtigste er at være positiv over for det her – og det er vi i Enhedslisten – og så kan vi siden hen drøfte de mere tekniske detaljer.

Vælges Frederikssundslinjen, synes jeg i forbindelse med det indledende, jeg sagde, at man skal understøtte det med en mærkbar udbygning af bustrafikken, f.eks. med bedre koordination, kortere ventetider og lignende.

Der er også andre ting, som vi fra Enhedslistens side synes kunne indgå i det her forslag. Vi mener faktisk, at man kunne udvide forsøgsordningen til nogle andre områder. Hvad med at udpege en regional togstrækning – den kunne jo sagtens være i Jylland – som forsøgsstrækning for gratis eller billig brug af pendlerkort eller andre periodekort?

I den forbindelse synes jeg da, at man kunne foreslå – og det vil Enhedslisten da gøre – at man bruger strækningen Århus-Skanderborg-Skjern som forsøgsstrækning. At lige præcis den strækning bliver foreslået, er jo på grund af den højaktuelle situation og debat om Silkeborgmotorvejen. Der kan jeg forstå af udmeldinger i pressen, at SF har foreslået sig i den såkaldte kombiløsning, som vil være en lidt mindre total katastrofe end den totale katastrofe i form af Resendallinjeføringen. Det var da så mere fornuftigt, hvis man sagde, at man så udvidede et beslutningsforslag som det her, hvor man laver en forsøgsordning med regionaltogetrafik, i stedet for at kaste sig over at støtte en motorvej, som vil være en massekræ på et meget, meget smukt og værdifuldt naturområde i Danmark.

Vi har jo gode erfaringer fra gratis togetrafik. Det har vi bl.a. fra Odense-Svendborg-banen, hvor der var gratismåned i januar 2004. Ordningen gav her en passagertilvækst på 120 pct., hvoraf ca. 55 pct. af passagererne sagde, at de ikke ville have rejst, hvis ikke det havde været gratis. Efter at man havde afsluttet gratismåned, viste det sig, at DSB havde 25 pct. flere passagerer på Svendborgbanen end tidligere, altså en rigtig, rigtig stor succes.

Der er faktisk også en del erfaringer fra udlandet, som man sagtens kunne lade sig inspirere af, og der har jeg kigget mig lidt omkring.

I Schweiz har man f.eks. noget, som hedder halvtakstabonnement, og det er der mere end 2 millioner schweizere, der bruger. Det blev faktisk indført i 1990, og siden er det blevet et meget, meget populært system. Kortet er et kort, som giver ret til rejser til halv pris med alle kollektive transportmidler, også private baner, busser og færger. Succesen har været kæmpestor. Faktisk har succesen været så stor, at man nu bruger denne halvtakstabonnementsordning til også at gælde helt andre områder som f.eks. biografteatre og koncerter, og der er andre muligheder, som er under overvejelse. Så det er i hvert fald også en model, man kunne bruge, hvis man vil tænke i den slags baner.

I Belgien har man også gjort sig nogle erfaringer, som jeg synes er værd at nævne i denne sammenhæng, for den belgiske regering besluttede i 2003 som led i overenskomsten for de offentligt ansatte at indføre gratis kollektiv togetrafik for de ansatte for at imødegå kollaps på vejene på grund af den stigende trafik. Ordningen kostede ca. 100 mio. danske kroner i 2004, og året efter blev den udvidet til også at omfatte privatansatte. I Belgien er det sådan, at virksomheder allerede i dag ved lov er forpligtet til at betale 63 pct. af de ansattes togetbillet, og hvis virksomheden sætter denne andel af betalingen for billetterne op til 80 pct., tilbyder staten private arbejdsgivere at betale resten: de 20 pct.

KL 16.55

Det vil sige, at man også kan gå ind i nogle overvejelser omkring at få virksomheder – det kan være både offentlige og private – til lovpligtigt at gå ind og betale for den trafik, som den ansatte bruger, for det kan jo netop få folk til at lade være med at tage bilen og i stedet for tage toget, og det er selvfølgelig en rigtig god gulerod.

Men man skal dreje på flere forskellige håndtag, og man kan ikke bare sætte prisen ned. Det ved jeg også godt at SF er klar over. Der skal en lang række andre tiltag til. Vi er kommet med nogle gode ideer her, synes vi selv, og vi vil meget gerne være med til også i fremtiden at diskutere videre med SF omkring de her ting.

Formanden:

Tak til hr. Rune Lund. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører for forslagsstillerne.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

SF har fremsat det her forslag, fordi vi står over for nogle massive problemer, når vi kigger på trafikken i fremtiden, og det her er et element, et af de områder, hvor vi kunne gøre noget.

I 2006 kom der fra DTU en rapport med nogle fremtidsscenerier for trafikken i Danmark. Et af dem hed »Business as usual« og drejede sig om, hvad der vil ske, hvis vi fortsætter med den trafik, vi har, og det investeringsmønster, vi har. Jeg tror også nok, at de forudsatte, at togtrafikens skinner og signalsystemer skulle være på plads; det hører med til »Business as usual«.

Hvis vi tager status i dag, ved vi, at alene i Københavnsområdet har vi en trængselsproblematik, altså en ventetid – og i virkeligheden jo unødvendig ventetid, men helt undgå det kan man ikke – og hvis vi regner den tid om til penge, drejer det sig om 6 mia. kr. Når vi fremskriver udviklingen med det investeringsmønster, den måde, vi håndterer trafikken på nu, jamen så snakker vi om to-tre gange så meget: et sted mellem 12 og 15 mia. kr., når vi fremskriver til år 2030. Så vi har altså noget i vente, hvis ikke vi gør noget ekstraordinært.

Vi ved, det drejer sig om sundhed. Det drejer sig om ventetid, og ikke kun om ventetid, for der kan man også sætte økonomi på. Nu er der jo økonomi med i det forslag her også, men der er også sundhed på spil. Vi har en lang række måder, vi kunne gøre nogle ting på for at geare os til fremtiden. Vi kan ikke bare sidde og vente på, at trængselsproblemerne stiger; vi må gøre noget. Jeg siger ikke, at der ikke bliver gjort noget i dag, der bliver bare ikke gjort nok. Vi skal simpelt hen rebe sejlene, så vi klarer det her.

SF har også et andet forslag: om betalingsringe ved de store byer. Det praktiseres andre steder: i London, i Stockholm og også andre steder. Vi er parate til at følge det op med roadpricing-forslag senere, når teknologien er på plads, som et middel. Det er ikke det, vi snakker om her, men det er for at sige, at der også er andre måder. Vi er også klar over, at cykeltransport virkelig er en universalløsning, som er god. Den skal prioriteres, men den kan ikke klare det hele.

Der ligger noget i at få ændret nogle trafikmønstre, og det her forslag er lavet meget åbent. Jeg kan godt se på kommentarerne, at de faktisk kan bruges til noget. Vi har skrevet 100-200 mio. kr.; vi er parate til at diskutere det. Vi er simpelt hen interesserede i, at der kommer noget i gang, at vi får nogle erfaringer. Det er begrænset, hvad

vi har af erfaringer på det her område med gratis eller meget billig transport.

Hr. Poul Andersen fra Socialdemokratiet nævnte Svendborgbanen, og der var også andre, der fulgte op med at nævne den. Det er faktisk rigtig; det var et forsøg. Det var måske ikke tilrettelagt som et forsøg på den måde, for det var noget med at kompensere for, at det havde været lidt hårdt dernede, og så ville man give en lille gave. Den lille gave ville jeg godt kunne betragte som et forsøg og sige, at vi faktisk fik vendt nogle trafikmønstre dernede. Det er det, det her drejer sig om.

Jeg fornemmer, at De Konservative sådan set var meget velvillige. Jeg er ikke sikker på, at fru Henriette Kjær ville kunne trækkes helt hen til et forslag, men jeg vil ikke helt opgive på forhånd.

Kl. 17.00

Jeg har noteret meget positive signaler fra Socialdemokratiet, fra Radikale og fra Enhedslisten og faktisk også nogle positive åbninger fra Dansk Folkeparti.

Jeg kan sige, at vi er meget åbne med hensyn til det her forslag. Vi har ikke lagt os fast og sagt, at det præcis skal være sådan og sådan, og det har vi gjort for at give nogle manøvremligheder efterfølgende. Jeg fornemmer, at den måde, man kunne operere med det her på, nok var at begynde at snakke om en pendlerrute. Det kunne være en S-togs-strækning eller en regionalstrækning et sted.

Vi har simpelt hen brug for at lave et forsøg, hvor vi virkelig får afprøvet f.eks. en 50-procents-prisreduktion, tilrettelagt i en periode. Hvad vil det betyde? Jeg mener, at det er et redskab, vi kunne bruge, når vi skal tackle de enorme problemer, der ligger foran os. Jeg tager de rapporter, der ligger på området, alvorligt. Jeg tager DTU's rapport alvorligt. Jeg tror på, at de har set rigtigt, når de siger, at hvis ikke vi gør noget her, får vi et kæmpe problem. Vi havde i Trafikudvalget en tur til USA, Los Angeles, og de havde et kæmpe problem, som de lang tid efter og meget for sent begyndte at skulle løse med kollektiv trafik.

Vi står et andet sted, og vi skal ikke sove i timen. Vi skal bruge tiden nu til at komme i gang med noget. Det her er altså et område, hvor vi kan gå ind og lave nogle afgrænsede forsøg et sted. Vi kunne være enige om, at vi her var nysgerrige, at pengene her var givet godt ud, og hvis vi ikke kun indtænkte lokale interesser, så skulle vi ind og se på en af de store pendlerstrækninger, og hvilken effekt vi fik af at gøre

noget her. Det kunne vi bruge som et redskab til efterfølgende at løse det problem, vi står over for.

Eftertiden vil dømme os hårdt, hvis ikke vi gør noget, mens tid er. Det er det, det her forslag lægger op til. I udvalgsarbejdet vil jeg skamride de positive signaler, der har været, og så prøve at få lavet et praktisk forsøg, selv om det så bliver noget mindre end det, det her beslutningsforslag lægger op til. Det er o.k., bare vi kommer i gang, bare vi får lavet et eller andet, så vi har et redskab til at løse fremtidens problemer.

Så jeg takker for den mange steder positive holdning og håber, at vi kan komme positivt videre med det her.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 41:

Forslag til folketingsbeslutning om biobrændstoffer til vejtransport.

Af Anne Grete Holmsgaard (SF) m.fl.
(Fremsat 17/11 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Tak for forslaget fra Socialistisk Folkeparti.

Transportsektoren er i dag næsten helt afhængig af olie. Transportsektoren bidrager derved i høj grad til vores samlede afhængighed af fossile brændsler og til den aktuelle bekymring for energiforsyningsikkerheden. Udfordringerne

understreges også af transportsektorens CO₂-udslip og de seneste års stigning i oliepriserne.

Der skal ikke herske tvivl om, at regeringen ser et stort behov for at udvikle alternativer til olie i transportsektoren. Det vil være et vigtigt element i en langsigtet energistrategi. Der er fokus på forsyningssikkerhed, miljø og klima samt vækst og erhvervsudvikling. Regeringen har derfor sympati for intentionerne bag forslaget og bestræbelserne på at udvikle alternativer til olien.

Den store udfordring er dog, at biobrændstoffer i dag er en relativt dyr vej til at reducere CO₂-udslippet og mindske olieafhængigheden. Samtidig er miljøfordelene og de nødvendige råvarer relativt begrænsede. Det forhindrer, at olieafhængigheden for alvor alene kan afhjælpes ved brug af biobrændstoffer, som vi kender dem i dag. Det kalder på et langt sejt træk.

Kl. 17.05

Vi skal have udviklet teknologier, der kan bane vej for en mere perspektivrig og udbredt brug af biobrændstoffer i fremtiden. Mere miljøvenlige og omkostningseffektive teknologier, som på sigt kan klare sig på markedsvilkår, er den eneste mulige vej til en mere udbredt anvendelse af biobrændstof.

Regeringen satser derfor markant på at styrke en teknologiudvikling, der kan reducere omkostningerne, øge miljøfordelene og gøre anvendelsen af affald og restprodukter som råvarer mulig. Det er en langsigtet satsning, som allerede er i gang, og danske forskere og virksomheder er med helt fremme i udviklingen af nye teknologier.

Også i Europa-Kommissionens strategiske energiredegørelser er der fokus på en forstærket udvikling af nye og mere effektive teknologier til fremstilling af biobrændstoffer. Det er et indsatsområde ud af mange, som vi har været fælles om at pege på i det ret omfattende danske EU-inds spil, som et bredt flertal i Folketinget stod bag.

Jeg hæfter mig ved, at der i debatten herhjemme og internationalt er bred enighed om at styrke forskningsindsatsen på området. Det er et væsentligt og fælles udgangspunkt. Det, der skiller os, er især spørgsmålet om, hvor meget vi skal satse på biobrændstoffer produceret med dagens teknologi, det kan man vel koge det ned til.

Med B 41 opfordrer SF regeringen til at påbyde olieselskaberne at erstatte 5¼ pct. af olieforbruget i transportsektoren med biobrændstoffer