

taler om. Her i beslutningsforslaget er det 50 mio. kr. om året. I går havde vi et andet forslag på transportområdet. Der var det 10 mia. kr., man ville bruge. Det er en lille smule store tal.

Derfor er jeg nødt til at spørge hr. Poul Henrik Hedeboe, om vi er fuldstændig enige om, hvordan samfundet fungerer. Er det rigtigt, at kommunerne har deres egen økonomi? Er det rigtigt, at regionerne har deres egen økonomi. Og er det rigtigt, at staten har sin egen økonomi? Jeg er helt sikker på, at langt mere end 90 pct. af al cykling foregår i kommunerne. Er det så ikke rigtigt, at det er kommunerne, der bruger penge på at forbedre forholdene for cyklisterne?

Jeg er helt enig i, at Odense er et godt eksempel, og København er ved at blive et godt eksempel. Det, vi fra statens side gjorde med Odense, var, at vi gav 10 mio. kr. til et forsøg, som kunne gøre Odense til en bedre by, og så andre kommuner kunne lære af Odense. Men vi kan altså ikke gå ind i Pandrup og alle andre byer og give penge til kommunal økonomi. Vi har adskilt økonomi mellem kommunerne og staten. Det skal vi have, og det vil jeg bare gerne bede hr. Poul Henrik Hedeboe bekræfte. Eller har hr. Poul Henrik Hedeboes parti en anden opfattelse af, hvordan vi skruer tingene sammen?

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg tror lige, at jeg vil give hr. Poul Henrik Hedeboe mulighed for at komme på talerstolen.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg er da meget tilfreds med, at ministeren går på talerstolen, og jeg er også meget glad for det spørgsmål, der kommer. For vi ved udmærket godt, at forebyggelsesindsatsen er flyttet fra amterne til kommunerne, og der har hele tiden været det forhold, at kommunerne skulle tage sig af den lokale infrastruktur. Sådan er det også stadig væk. Men vi ved også aktuelt, at kommunerne virkelig er under pres. Vi har indført en stor kommunalreform, og der er ikke fulgt penge nok med. Vi ved, at vi kan lave en pulje, hvor man kan trække nogle midler til inspiration, og det var det, der var sagen i Odense, hvilket ministeren korrekt sagde. Det var 10 mio. kr., og så var der en kommunal medfinansiering. Det er altså for at komme i gang, og det er også det, der ligger i vores forslag. Det er ikke det hele, men vi erkender, at der er en vanskelig situation i kommunerne. Det her er en vigtig sag. Derfor

skal vi have de puljer, og vi har lavet et finanslovsforslag, hvor vi har penge til det.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

**Martin Lidegaard (RV):**

Der sker jo ting og sager i trafikpolitikken i dag, og nu har vi fået en cykelstrategi fra regeringen. Det er en stor nyhed, den vil jeg gerne kvittere for, og vi glæder os til at læse den. Umiddelbart lyder det ikke, som om den rent økonomisk er på det niveau, som vi har foreslået tidligere, og det er jo helt rigtigt, som ministeren siger, at det er kommunerne, der selvfølgelig har hovedansvaret. Men vi ved altså også, at der er brug for kampagner, der er brug for opbakning, der er brug for rådgivning til kommunerne, og det koster nogle midler. Derfor har vi sådan set været glade for SF's forslag, som et langt stykke hen ad vejen ligger på linje med vores eget, selv om det ikke helt er lige så ambitiøst.

Til gengæld er der også dele af SF's forslag, som vi ikke er enige i, bl.a. det med skattefradraget, som vi synes går langt videre. Vi synes i det hele taget, at der, når nu ministeren dukker op, jo måske er mulighed for at tage det her med ind i trafikforhandlingerne, som vi står over for, for nu er posen åbnet og lad os så tage den.

På den baggrund agter Det Radikale Venstre at stemme blankt til forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Afstemning**

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 9 (SF og EL) stemte for, 86 (V, S, DF og KF) imod; 8 (RV) stemte hverken for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Anden (sidste) 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. Første behandling 18/1 2007. Betænkning 10/5 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Kl. 11.30

## Forhandling

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Da vi startede på at snakke trafikforslag, bestemte Folketingets – skal vi sige? – styring sig til, at vi skulle gøre det i dag, så derfor kommer vi til det nu.

Vi har nu et forslag, som SF har fremsat, hvor vi vil sætte nogle forsøg i gang med gratis og billig kollektiv trafik, og det er jo i samme genre som det, vi har været igennem. I SF er vi meget klar over, at det er nødvendigt at udbygge den kollektive trafik; det er nødvendigt med den klimadagsorden, vi har, med de samfundsudgifter, vi har til trængsel osv.

I det her forslag foreslår vi, at der i en tidsbegrænset periode afsættes 100-200 mio. kr. Det er skrevet lidt løst, fordi partierne skulle have mulighed for at tilslutte sig, og hvis det nu var 100 mio. kr., vi kunne blive enige om, så kunne det være det, men vi vil helst have de 200 mio. kr. Vi foreslår, at man laver et forsøg med gratis buskørsel i en større provinsby og gratis eller billig brug af en S-togs-linje. Vi har ikke sat navn på, hvad for en det skulle være, og vi kunne også lave et område, hvor vi valgte særlig billige pendlerkort.

For at gøre det her skal man udpege nogle steder, og så skal man sætte forsøget i gang og få nogle erfaringer. Der har været forskellige steder, kommuner i Danmark og i udlandet, byer, som har prøvet nogle seancer med at sige: Nu sætter vi prisen på kollektiv trafik rigtig langt ned, og så ser vi, hvad der sker. Og det har været meget positivt.

Vi har brug for at få sat sådan nogle forsøg i gang, så vi kan få nogle erfaringer. Vi tror på, at hvis man sætter prisen langt ned på en bestemt strækning, så bliver det positivt. Vi har set det, da man af andre årsager satte prisen ned på en jernbanestrækning ved Svendborg, nemlig at så fik man en meget stor tilstrømning. Og vi er nødt til at afprøve nogle mekanismer, så vi finder ud af, om vi kan flytte den behagelige bilisme over i kollektiv trafik.

Det betyder, at den kollektive trafik skal være attraktiv, og et af elementerne er prisen, men det vigtigste er faktisk, at den kører til tiden og den

kommer hurtigt frem. Men indgangscitamentet er også pris og omtale, og det kunne man få ved det her.

Vi tror på, at det ville være et værdifuldt redskab til den omlægning, som vi er nødt til at foretage i Danmark. I SF mener vi helt alvorligt, at vi bliver nødt til at bremse op for bilismen, ikke fordi vi sådan set er imod bilisme, men fordi vi som samfund bliver nødt til at tage en anden retning. Vi bliver nødt til at flytte mere transport over på kollektiv trafik. Det er klimadagsordenen, det er den almindelige miljødagsorden, og det er trængselsproblematikken. Vi kan ikke bare udbygge vejene i en uendelighed. Vi bliver nødt til at finde nogle andre redskaber.

Det her er et lille forsøg på at få nogle redskaber, som vi kan arbejde med, når vi skal tackle de her problemer, og vi skal tackle dem hurtigt. Vi kan ikke vente.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi siger tak til ordføreren. Så er det hr. Magnus Heunicke.

**Magnus Heunicke (S):**

SF's forslag er sympatisk, og der er jo virkelig behov for initiativer, som kan styrke den kollektive trafik. SF peger på en af tingene, og det er prispolitikken, prisstrukturen, som vi ved er meget, meget væsentlig for, om folk vælger bilen eller at sætte sig ind i en bus eller et tog. Men nok så vigtigt er jo serviceniveauet, altså antal afgange, hvor hurtigt busserne kører, og hvor meget de spiller sammen med metro og tog og den anden kollektive trafik.

Desværre er der jo sket det, at både når det drejer sig om priser, og når det drejer sig om serviceniveau, altså antal ruter, så er det gået voldsomt tilbage med den her regering. Billetprisen på den kollektive trafik i de sidste 5 år er steget dobbelt så meget som den normale prisudvikling i samfundet – dobbelt så meget som en normal pris på en liter mælk.

Kl. 11.35

Og hvad har man så fået ud af denne dobbelt så store stigning som den normale pris for at køre i bus eller i tog? Ja, man har fået færre busafgange, dårligere togbetjening. Alene her i København er hver tiende bus blevet nedlagt under den her regering. Hver tiende bus er simpelt hen fjernet, og det betyder jo, at der er en ringere betjening, og det betyder jo, at den kollektive trafik lider nød. Og der må man sige, der skal altså an-

dre boller på suppen, og der skal en regering til, som prioriterer den kollektive trafik.

Derfor er godt, at SF kommer med det her forslag. Men det er altså kun den ene side af de ting, der skal gøres. Den anden side er at se på, hvad vi kan gøre for at sikre, der altså kommer bedre betjening, flere busser og ikke færre busser, som det desværre har været tilfældet i de sidste 5-6 år med den her borgerlige regering.

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Hr. Magnus Heunicke er jo sådan et katastrofemenneske. Jeg har aldrig hørt ham sige en sætning uden at bruge ordet katastrofe.

Og bare for at vi sådan er fuldstændig enige om, hvad vi forstår ved trafikpolitik, vil jeg sige: Når hr. Magnus Heunicke siger, det er en katastrofe, at der er så mange færre busser i den kollektive trafik og det simpelt hen er en katastrofe – og det er jeg fuldstændig enig i – så spørger jeg hr. Magnus Heunicke, hvem det er, der bestemmer over f.eks. busserne i København. Er det mig, eller er det Københavns Kommune?

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke (S):**

Det er jo lavet så genialt, at det rent faktisk er Københavns Kommune, der i samarbejde med de danske kommuner og danske regioner planlægger og betaler for den kollektive busbetjening i Danmark.

Indtil den her regering kom til, fik de et tilskud fra Folketinget hvert år for at styrke den kollektive trafik. Og hvad brugte de det tilskud til? De brugte det til at holde taksterne i ro, de brugte det til at få nye busser, til at få nye ruter, til at få bedre betjening.

Det tilskud fjernede den her regering, og det har så betydet, at man skar ned på antallet af busser, at man fordoblede prisen i forhold til den normale pris- og lønudvikling. Og det kan jeg godt forstå at ministeren synes er ubehageligt at stå til ansvar for, men det er jo bare sandheden. Jeg tror, alle, der følger debatten her, vil kunne nikke genkendende til, at der kun er kommet ringere kollektiv trafikservice og dyrere billetpriser med den her regering.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 9 (SF og EL) stemte for, 58 (V, DF og KF) imod; 35 (S og RV) stemte hverken for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 72:**

**Forslag til folketingsbeslutning om etablering af et letbanesystem i Århus.**

Af Morten Homann (SF) m.fl.

(Fremsat 9/1 2007. Første behandling 6/2 2007. Betænkning 26/4 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Martin Lidegaard (RV):**

Nu har jeg uddelt en del roser til SF i løbet af dagen, og – synes jeg – med god grund. Men jeg må sige, at i forhold til det her forslag, så er der tale om sådan et rigtigt nu skal vi profilere SF-forslag uden nogen som helst antydning af sans for, hvilken betydning det har for chancen for at få en letbane igennem. Tværtimod vil jeg sige, det har gjort det betydelig sværere for os andre, som ligger i forhandlinger om det, at få det igennem, fordi det kommer på et forkert tidspunkt, og det kommer med en forkert profil på.

Derfor har Det Radikale Venstre sammen med V og K lavet et betækningsbidrag, hvor vi siger, vi ikke kan støtte forslaget af den helt enkle grund, at det ikke giver mening at sætte et beløb af til et projekt, som ikke er projekteret. Regler nr. 1 i trafikpolitik er dog, at først laver man en VVM-undersøgelse, finder ud af, hvad tingene koster, og så kan man diskutere, om man vil bygge det. Man kan ikke på forhånd, bare fordi man gerne vil se godt ud i pressen, komme og sige: Nu lægger vi x antal kroner.

Kl. 11.40

Men der er sket det utrolig glædelige, vil jeg så sige som en cadeau til Venstre og Konservativ, at med det betækningsbidrag, vi har leveret