

Man kunne nævne mobilitet, nemlig muligheden for, at alle mennesker kan komme omkring, også folk, der er pensionister, børn og unge osv., som ikke kan køre bil.

Man kunne nævne trængselsproblemerne ikke mindst i hovedstadsområdet og de øvrige store byer, hvor det kan være svært at komme frem og tilbage.

Så der kan være mange gode grunde til at styrke den kollektive trafik.

Hvis man ser på, hvordan man kan gøre det, er der igen også mange måder, man kan gøre det på. Man kan forbedre kvaliteten, det er et vigtigt parameter. Men et parameter, som i hvert fald under alle omstændigheder er meget svært at komme uden om, er prisen.

Adskillige undersøgelser viser, at prisen er den vigtigste enkeltfaktor i forhold til, om folk vil være villige til at tage den kollektive trafik. Lavere priser medfører flere kunder. Omvendt vil højere priser medføre, at folk flygter væk fra den kollektive trafik.

Det er den udvikling, vi er inde i lige nu. Regeringen og Dansk Folkeparti har fjernet tilskuddet, som holdt billetpriserne nede. Priserne stiger, og nu overvejer i f.eks. HUR-området hver anden passager i den kollektive trafik at forlade busser og tog og i stedet for sætte sig ind i bilkøerne på indfaldsvejene til København. Det er det, der er virkeligheden.

Jeg synes, det er perspektivrigt, hvis man kan bruge en målrettet politisk indsats til at få sat priserne ned på den kollektive trafik, så alle har råd til at bruge den, og så det for alvor bliver et attraktivt alternativ til f.eks. at fylde vejene op med endnu flere biler. Så det her med tilskuddet til taksterne er selvfølgelig en central del af, hvordan man kan få forbedret den kollektive trafik.

Der er også andre elementer, som jeg synes man kunne bringe i spil. Jeg synes, det er væsentligt f.eks. at kigge på, hvordan man omkring de store byer kan nedbringe biltrafikken ikke alene ved at gøre det attraktivt at tage den kollektive trafik, men også ved mere målrettet at begrænse biltrafikken.

Kl. 14.55

Man kan ikke undgå at skæve f.eks. til London, hvor man har gode erfaringer med at begrænse biltrafikken. Der er sket et fald i biltrafikken i den indre by på 15 pct., efter at man har lavet congestion charging, betalingsringsystemet i London. Det synes jeg er nogle erfaringer, som det er svært ikke at blive inspireret af i for-

bindelse med den danske situation specielt i hovedstadsområdet.

Man kunne også snakke om en udbygning med letbane, det er også et alternativ, som er specielt interessant i hovedstadsområdet. Sporvognssystemer, videreudbygning af nærbanerområdet, som jo var en af de ting, det lykkedes at få gennemført under den tidligere regering, og som man kan håbe kan få lov at overleve denne her regerings arbejde på trafikområdet.

Så der er mange muligheder for både at forbedre kvaliteten og forbedre priserne for at få flere folk til at tage med den kollektive trafik. Men en konklusion, som man ikke kan rende fra, både når man kigger på Færdselsstyrelsens undersøgelser af det, og når man spørger folk, hvordan de egentlig ser på den kollektive trafik, og hvad der kunne få dem til at bruge den mere, og hvad der kunne skræmme dem væk, er, at det er priserne.

Derfor er det helt afgørende, at man får bremset den udvikling, der er i gang lige nu, hvor priserne stiger takket være regeringen og Dansk Folkeparti, og derfor er SF varm tilhænger af, at man som foreslået i det her forslag til vedtagelse får sat priserne ned på en fremadrettet måde, så alle folk får mulighed for at bruge den kollektive trafik, og så det bliver et mere attraktivt alternativ.

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg vil gerne starte med at takke hr. Keld Albrechtsen og Enhedslisten for at have givet os denne lejlighed til at drøfte et tema, som også ligger Det Radikale Venstre meget på sinde, nemlig den kollektive trafik i almindelighed og ikke mindst den regionale kollektive trafik.

Som vi ser det, så står den regionale kollektive trafik over for tre store udfordringer. Den første er kapaciteten og tæt forbundet hermed, regulariteten. Vi er ovenud tilfredse med, at det i går lykkedes at lave en samlet aftale, der sikrer en indsprøjtning til vedligeholdelse af de skinner, vi har, og som vil være med til at skabe større kapacitet på flere strækninger og derigennem skabe en bedre togservice på strækningerne.

Det er jo rigtigt, som det har været nævnt tidligere, at der er blevet vedligeholdt før, og der er også tidligere sat penge af, men det er vist første gang, at man er blevet enige om at afsætte så stort et beløb. Det er faktisk for en stor dels ved-