

Man kan kalde det populisme, og hvad ved jeg, men sagen er, det korte af det lange er, at priserne er steget dramatisk, og denne regering er iskold i rumpetten, fuldstændig. Det er sandheden om den her sag. Dansk Folkeparti er lige så kold over for det, samtidig med at man har beskyttet de andre ting, og man har blandet sig voldsomt i amternes administration ved med skattestoppet at begrænse deres muligheder for over hovedet at rokke sig.

Jeg har ikke specielt meget til overs for dem, og jeg er enig i meget af den kritik, der har været. Men man har ikke givet dem en chance, man har været fuldstændig ligeglad, og nu vil man stadig væk ikke gøre noget som helst for disse takster. Men tænk bare på, hvad man ville gøre for sygehusene, ih, hvor ville man blande sig der, men det kan vi jo så tage bagefter.

Jeg vil faktisk godt sige, at der kan gøres en hel del ting, hvis man ville. Vi kunne omgående få fat i en del penge, og så skulle der selvfølgelig være bindinger på dem. Selv om det ikke passer hr. Kaj Ikast, at det ikke virkede, så passer det, at det virkede. Der kom en rapport ovre fra Færdselsstyrelsen i 1999, der hedder »Effekten af takstnedsættelser«, og den viste, at det faktisk havde en god effekt. Den strøg man fra hjemmesiden, da den blev ubelejlig. Men den er der, og det passer simpelt hen ikke, at det ikke virkede.

I øjeblikket kan vi se, at hvis vi sendte nogle penge af sted, for nu skal de her priser ned, ville de ikke komme helt ned på niveau med resten af Europa, for det magter vi ikke i et slag, men de ville dog blive sådan, at vi kan få folk til at blive i den kollektive trafik, i stedet for at vi jager dem væk.

Så siger vi: Hvordan får vi fat i pengene til det her? Der er altså faktisk mange muligheder for bare at gøre den kollektive trafik mere effektiv, hvis man sørger for bussernes fremkommelighed – det var en af de ting, som man sidste gang hindrede med amtsaftalen – og hvis man gav amterne eller trafikelskaberne lov til at låne til investeringer, kunne man gøre en hel del ting.

Hvis man derudover kiggede på, hvordan vi på anden vis kunne gøre noget, så kunne vi lave busbaner, og vi kunne lave bus- og cykelgader. Det har vi i SF foreslået i vores forslag om cykler. Jeg vil lige sige, at vores forslag om cykler er et bidrag til også at gøre det lykkeligere for busserne, så de kan komme frem. Jeg vil ikke høre på, at det er tarveligt af cyklisterne, at de ikke tager bussen. Det er bilisterne, vi skal have over i bus-

sen; det er altså ikke cyklisterne, vi skal have til det.

Så kunne man derudover kigge på SF's forslag til transportfradraget. Det har noget at gøre med, hvordan det kunne omlægges, og det har noget at gøre med den regionale trafik, hvor det ville hjælpe på det. Man kunne gøre, som man har gjort i London, hvor de har bompenge, og man kunne bruge roadpricingordninger og ad den vej få en del penge ind.

Man kunne, og jeg ved godt, at nu får regeringen nok en blodstørning, lægge 37 øre – 37 øre – på benzinprisen. Det ville give 1 mia. kr. I den tid, hvor buspriserne er steget enormt, er benzinpriserne i forhold til prisudviklingen faldet ret meget. Der er slet ikke tale om, at vi spiser hele overskuddet, det er bare den lille del af det, altså 37 øre.

Sådan nogle ting kunne man gøre, og når jeg tænker på, hvordan regeringen har blandet sig, når det gjaldt sygehusene, så synes jeg ærlig talt, at vi trænger til at høre, at den også har omsorg for den kollektive trafik og dens brugere. De kan ikke spise alle de forklaringer på, at man engang, om jeg ved ikke hvor mange år, måske omsider får hældt nogle penge i skinnerne.

Martin Lidegaard (RV):

Dyrere og dårligere kollektiv trafik rammer socialt skævt. En million husstande i Danmark, svarende til 40 pct. af befolkningen, har i dag ikke bil og dermed ikke noget alternativ til den kollektive trafik, og en tredjedel af den gruppe tjener under 150.000 kr. om året.

Samfundsøkonomisk er der stigende udgifter forbundet med trængslen på vejene. Miljømæssigt betyder nedgangen i den kollektive trafik øget CO₂-udslip og større problemer med forurening i byerne. Og i forhold til trafikssikkerhed er der mange liv, lemmer og penge at spare på bedre kollektiv trafik. Derfor skal vi have den kollektive trafik på skinnerne igen.

Der er ikke nogen enkle løsninger. Det kræver en bedre organisering, som må tilvejebringes i forbindelse med diskussionen af fremtidens regionale struktur, ikke mindst i hovedstadsområdet. Det kræver flere investeringer i den kollektive trafik og flere midler til vedligeholdelse, hvilket blev delvis opnået med vores store jernbaneforlig i november 2003 – og jeg må sige til hr. Svend Heiselberg, at det var det, det forlig handlede om, det var ikke taksterne.

Endelig er der altså brug for en mærkbar nedgang i billetpriserne. Fra 1980 er forbrugerpris-