

den køber brændstof. Så er det da rigtigt, at der er nogle bilafgifter, som er temmelig høje her i Danmark, og som vi fra konservativ side også gerne vil have ned. Men nej, jeg vil overhovedet ikke være med til at brandskatte det her erhverv for at få flyttet nogle passagerer fra flytrafikken over på nogle andre transportformer.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Er det ikke lidt mærkeligt, at man fra regeringens side fjerner et tilskud til den offentlige trafik på 300 mio. kr. sammen med Dansk Folkeparti, samtidig med at man så siger, at vi nu faktisk giver 500 mio. kr. i tilskud til flytrafikken, sådan at vi kan få endnu flere folk, der ræser rundt i flyvemaskiner og sviner miljøet til, mens folk samtidig vil vælge mere miljøvenlige transportformer som f.eks. toget fra? Er det ikke en fuldstændig forkert prioritering, hvis man seriøst mener, at trafikken skal være god ved miljøet?

Kl. 17.45

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Der er jo ikke noget med, at flytrafikken får 500 mio. kr. Flyselskaberne slipper for at betale en afgift, som jeg ikke rigtig har kunnet se nogen mening med, fordi den skaber ulige konkurrence med selskaber, der opererer i andre lande. Jeg synes, passagerafgiften har været en ekstra skat, og jeg synes, det er godt, vi har fået den fjernet. Det er jo ikke sådan, at man kommer med en pose penge. Nej, man fjerner en helt ulige konkurrenceparameter, som flyselskaberne har været underlagt, og det synes jeg er helt rimeligt.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Der er to ting at sige til det. Man vælger at fjerne 300 mio. kr., og man vælger at give 500 mio. kr., så uanset hvordan man vender og drejer det, gør man det sværere at få en god og sammenhængende kollektiv trafik. Man gør det nemmere at vælge den mindst miljørigtige alternative transportform. Det er den ene ting.

Den anden ting er, at hvis logikken i forbindelse med afgifter er sådan, som ordføreren siger, er det vel meget naturligt, som hr. Poul Henrik Hedeboe også var inde på, at begynde at kigge på, at flytrafikken ikke er pålagt nogen af de afgifter, der er pålagt andre transportformer.

Hvorfor er det ikke noget, som ordføreren synes det kunne være vigtigt at se lidt nærmere på?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

For det første vil jeg godt sige, at jeg faktisk synes, vi har en rigtig god kollektiv transport i Danmark. Vi har gode busser, der kører regelmæssigt, vi har gode tog, og nu skal vi til at udbygge metroen. Jeg synes overhovedet ikke, man kan tale om, at vi har en dårlig kollektiv transport.

Undersøgelser har jo også vist, at selv om man giver et tilskud til billetprisen, ændrer det ikke meget. Der kommer ikke ret mange flere passagerer i den kollektive transport. Det handler om punktlighed, det handler om, at det skal være attraktivt og behageligt at komme fra punkt a til punkt b, og det handler om, at der er gode forbindelser, hvis man f.eks. skal købe ind eller hente børn i daginstitutioner på vejen hjem. Det er afgørende, at man kan klare det via den kollektive trafik.

Så synes jeg altså, at det lighedsmageri og det underlige regnestykke, at fordi nogle er pålagt afgifter, skal andre også være det, er helt, helt uanvendeligt i denne sammenhæng. Det kan jeg ikke bruge til noget.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu bliver jeg alligevel inspireret til at spørge den konservative ordfører lidt i forlængelse af det, som ikke mindst hr. Poul Andersen var inde på: Hvis det afgørende i kollektiv trafik er punktlighed og regularitet, at togene og busserne kommer til tiden, og at der er rigeligt af dem, hvorfor kan priserne så være afgørende for flytrafikken? Det må vel være det samme, der gør sig gældende, uanset hvilket transportmiddel folk vælger, det er vel ikke væsentlig forskelligt fra det ene transportmiddel til det andet.

Jeg kan ikke helt frigøre mig fra den tanke, at hvis man ser strengt logisk på det og spørger: Hvordan får vi bedst bekæmpet trængselsproblematikken, hvordan får vi bedst bekæmpet miljøproblemerne, og hvordan får vi bedst bekæmpet samspilsproblemerne mellem trafikformerne? – ja, så ville man altså få betydelig mere for 500 mio. kr. ved at nedsætte prisen på den kollektive trafik med f.eks. 25 pct. i Københavnsområdet. Det ville virkelig ændre trafikmønstret, og det ville virkelig batte noget, både økonomisk, trængselsmæssigt og miljømæssigt,