

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Kl. 11.30

## Forhandling

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Da vi startede på at snakke trafikforslag, bestemt 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 indgangsincitamentet 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-