

len er billigere end i Danmark, men jeg synes, at det er en tåbelig sammenligning. Vi må prøve at se på, hvad en busbillet reelt koster i forhold til det produkt, man får, og i forhold til lønudviklingen i Danmark. Det synes jeg er vigtigt at forholde sig til, ikke hvad den koster i Polen eller andre europæiske lande. Jeg tror i øvrigt også, at fru Jensen eller den studerende, som skal tage bussen, er fuldstændig ligeglad med de sammenligninger af, om man kan køre billigere med bus i Polen.

Med hensyn til sammenligningen med benzinprisen er det jo ligesom at sammenligne pærer og æbler. Man kan jo lave alle mulige beregninger, der kan fremkalde et eller andet scenarie, og i det her tilfælde er det altså, at benzinprisen skulle være 27 kr. literen. Det kan man selvfølgelig have en holdning til, og man kan lave de sammenligninger, som man rent politisk kan bruge bedst, men jeg synes ikke, at det er en sammenligning, der hører hjemme i den her sammenhæng. Jeg synes, at det er meget vigtigt, at vi koncentrerer os om, at der er sat penge af – 1,3 mia. kr. – til at styrke busdriften. Det har Dansk Folkeparti været med til, og vi synes, det er konstruktivt at gribe tingene an på den måde.

Kl. 14:52

Formanden:

Hr. Per Clausen.

Kl. 14:52

Per Clausen (EL):

Nu har hr. Kim Christiansen jo ret i, at man skal vælge sine sammenligninger med omhu, og det har jeg bestemt også gjort. Men jeg synes ikke, det er mærkeligt at sammenligne priserne på kollektiv trafik i København med priserne på kollektiv trafik i andre europæiske storbyer, hvor velstanden er lige så stor, som den er i København, og så konstatere, at det er meget dyre i København – og at det da er underligt, for det synes jeg faktisk at det er.

Det andet er, at jeg heller ikke synes, at det er mærkværdigt at sammenligne udgifterne til en transportform med udgifterne til en anden transportform og sige: Jamen vi har åbenbart besluttet os for, samtidig med at vi snakker om, at vi vil styrke den kollektive trafik, at prisstigningerne på den kollektive trafik skal være meget, meget større, end de er på en anden trafikform. Det synes jeg ikke er nogen underlig sammenligning, men jeg kan konstatere, at hr. Kim Christiansen lever fint med, at priserne på den kollektive trafik i Danmark er væsentligt højere end

i andre europæiske lande, og lever fint med, at prisstigningerne på den kollektive trafik svarer til, at en liter benzin ville koste 27 kr.

Kl. 14:53

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:53

Kim Christiansen (DF):

Jeg kan stadig væk ikke acceptere sammenligningen, for hvis man tager den pris, det koster at køre en given strækning på en enkeltbillet, 21 kr., koster det jo altså også noget at tillægge den strækning i bil. Og jeg forstår ikke rigtig sammenligningen med, at hvis det skulle have været den samme stigningstakt, ville en liter benzin have kostet 27 kr.

Hvis hr. Per Clausen så vil til at sammenligne os med andre europæiske lande, skal jeg minde om, at en bil i Danmark koster det dobbelte af, hvad den gør i andre europæiske lande. Så det skal man måske også lige tage i betragtning.

Kl. 14:53

Formanden:

Tak til hr. Kim Christiansen. Der er ikke flere, der har ønsket korte bemærkninger. Og den næste i ordførrækken er fru Hanne Agersnap.

Kl. 14:54

(Ordfører)

Hanne Agersnap (SF):

Jeg er her i denne sag i stedet for vores ordfører, fru Pia Olsen Dyhr, som jeg har lovet at fremføre vores synspunkter.

Formålet med det her beslutningsforslag er jo, som det har været sagt, at indføre et prisstop i den kollektive trafik i 2009 og på længere sigt at sikre lavere priser og bedre kvalitet i den kollektive trafik. Det er begrundet med, at der i en årække har fundet voldsomme takststigninger sted, og at det har både sociale og miljømæssige konsekvenser.

Deri er vi fuldstændig enige. Det har sociale konsekvenser, fordi det mest er børn, unge, ældre, folk med dårlige økonomiske forhold, der er nødsaget til at bruge den kollektive transportform, når de skal transportere sig, og det har miljømæssige konsekvenser, fordi det stadig væk er miljømæssigt mere forsvarligt at bruge kollektiv transport end at transportere sig enkeltvis i bil. Et takststop er derfor fint og et skridt på vejen, og i SF har vi også integreret det i vores 2015-plan, hvor vi har 30 pct. takstnedsættelser integreret og finansieret. Så vi synes, det er fint at foreslå et takststop.