

Tabel 2. Kollektiv trafik¹⁾ 1992 og befordringsfradrag, 1996.

Mia. kr.	HT	Provinsen	Hele landet
Udgift	2,0	1,9	3,8
Billet og kort	1,0	1,0	2,0
Offentligt tilskud ²⁾	0,8	0,9	1,7
Provenutab ved befordringsfradrag ³⁾	0,9	1,8	2,7

Noter:

¹⁾ Ekskl. DSB og privatbaner, dog inkl. S-tog.

²⁾ Udgifterne overstiger indtægter fra »billet og kort« og »offentlige tilskud«. Der er også andre indtægter, vel især reklame.

³⁾ Befordringsfradrag er fordelt på HT og provinsen på baggrund af 1992-tal fra Transportrådet.

Kilde: Som tabel 1 samt Amtrådsforeningen.

Tallene viser klart, at hvis f.eks. halvdelen af de penge, der bruges til befordringsfradraget, blev brugt til den kollektive trafik, ville den kunne få et gigantisk løft. Det ville næsten svare til en fordobling af de amtskommunale tilskud.

Åben, decentral prioritering

Ved at flytte de 2,7 mia. kr. fra skattesystemets skygge til fuld synlighed i amtskommunernes budgetter opnår man, at der kommer en åben prioriteringsdiskussion: Hvordan bruges disse trafikpenge bedst? Det vil indgå i den årlige budgetprocedure i amtskommunerne.

En anden fordel er, at mens de nuværende regler er landsdækkende, vil Socialistisk Folkepartis forslag give mulighed for forskellige løsninger fra amt til amt. For problemstillingen er forskellig fra amt til amt og løses bedst lokalt – der, hvor forholdene er kendt.

Amterne kan bruge pengene på den måde, de anser for bedst:

- i tætbefolkede områder som hovedstaden vil det naturlige valg være at bruge de fleste penge på at forbedre og billigøre den kollektive trafik og kun give direkte tilskud til folk, der har særlig vanskeligt ved at komme på arbejde. Der kan være grund til særligt at satse på bedre kollektiv trafik i hovedstadens yderområder og på at sætte prisen på de dyreste netkort ned,
- i tyndtbefolkede amter som Ringkøbing Amt kan det f.eks. være, at man vælger at yde et tilskud, der svarer til befordringsfradragets skatteværdi,
- andre amter vil måske vælge mellemløsninger eller helt nye løsninger. Det kan f.eks. tænkes, at nogen vil eksperimentere med tilskud til de pendlere, der sørger for at fylde bilen op.

De tyndest befolkede områder af Danmark vil i øvrigt have fordel af omlægningen. Det er ikke der, befordringsfradraget bruges mest. Tværtimod er det

Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner, der er storforbrugere af befordringsfradraget på trods af, at det er områder med gode muligheder for at lave en virkelig god kollektiv trafikbetjening.

Faktisk bruges en meget stor del af befordringsfradraget til folk, der skal ind til København for at arbejde. Men netop her er der meget at hente på en forbedring af den kollektive trafik – i visse tilfælde kombineret med en kort biltur i bopælsenden af rejsen.

Større geografisk mobilitet

Det er vigtigt, at folk kan komme let og rimelig billigt på arbejde.

Hvis man afskaffer befordringsfradraget uden at foretage sig andet, ville folk være mindre tilbøjelige til at tage arbejde langt fra hjemmet.

Socialistisk Folkeparti foreslår imidlertid, at man foretager sig noget andet, nemlig forbedrer den kollektive trafikbetjening. Det vil forøge arbejdskraftens geografiske mobilitet, fordi mange skal bruge bus og tog for at komme på arbejde, simpelt hen fordi de ikke har adgang til bil:

- næsten 30 pct. af de selvstændige er uden bil i husstanden;
- 40 pct. af funktionærerne er uden bil i husstanden;
- næsten 50 pct. af arbejderne er uden bil i husstanden;
- det er fortsat kun en mindre del af parfamilierne, der har mere end 1 bil i husstanden (tallet er 11,4 pct., men det omfatter alle par, også f.eks. pensionistpar),
- at enlige som hovedregel ikke har bil.

Oplysningerne stammer fra Transportstatistik 1995 fra Danmarks Statistik.

Af dem, der har adgang til bil, er der mange, der enten ikke kan eller ikke vil benytte den til arbejdstransport.

Disse tal gælder for hele landet. Men der vil være områder i landet, hvor forholdsvis mange fortsat vil