

Vi er nemlig tilhængere af, at der skal være en mulighed for, at de, der har arbejde, og som bor langt fra deres arbejde, får en godtgørelse. Vi mener simpelt hen, at det er nødvendigt at præmiere eller i hvert fald give et incitament til dem, der arbejder, og at de har mulighed for at få et fradrag på selvangivelsen; det er simpelt hen nødvendigt. Hvis man ikke gjorde det, ville der være for lidt mobilitet, der ville ikke være ret mange, der ville søge arbejde langt fra, hvor de bor, og derfor skal der være nogle valgmuligheder; det skal simpelt hen gøres mere attraktivt at tage et arbejde.

Vi tror ikke så meget på den bemærkning, skatteministeren kom med om, at der ligefrem var nogen, der kunne have glæde af at køre langt til arbejdet og tjene penge på ordningen. Ministeren modererede det så lidt senere ved at sige, det ikke altid var så hyggeligt, og det giver jeg ham ret i. En transport på flere timer hver dag gør i hvert fald ikke arbejdsglæden større.

Vi mener ligesom en vognmand i Ballerup, som for nogle år siden havde nogle kæmpe skilte på bagsiden af sine busser, hvor der stod: Det skulle kunne betale sig at arbejde. Det gav megen irritation hos nogle offentlige myndigheder, at man hele tiden kørte rundt med det store skilt, og det var jo faktisk en understregning af, at det kan det rent faktisk ikke. Der er masser af mennesker, der spekulerer i, om det nu kan betale sig at tage et arbejde, hvis der er for langt.

Så derfor: Lad os få forbedret ordningen og ikke omlagt den, så man får nogle besparelser ved det.

Vi må væk fra misundelsesprincipperne. Der er ikke nogen idé i at ændre på fradraget og så overføre en eventuel besparelse til den kollektive trafik; det er ligesom at smide den i et stort hul i jorden. Det kan ikke hjælpe noget, at man er misundelig, fordi der er en eller anden, som kører i en bil, han selv har betalt, og som tillader sig at køre langs med skinnerne, hvor der kører et tog. Det kan altså være en fordel, at man kommer på arbejde på en time i stedet for at bruge kollektiv trafik og den dobbelte tid. Der er jo nogle, der har travlt, og som skal lidt hurtigere frem og tilbage.

Den kollektive trafik er for dårlig, den er for dyr på trods af de kæmpe tilskud, der gives, der er manglende service, og der er manglende fleksibilitet. Det passer som regel, at når man kommer ind med toget, så er det, man skulle videre med, lige kørt, og det er ikke blevet bedre, selv om man har prøvet at gøre det bedre, har truet

og givet flere penge og alt muligt andet. Det duer bare ikke. Det må man erkende.

Så den politik med at give yderligere tilskud til den kollektive trafik, give den nedsatte afgifter på nummerplader og dieselaftgift, og hvad man ellers bruger, og så forøge udgifterne for de private, synes vi er en meget dårlig idé. Og det fremgår vist tydeligt af det, jeg har sagt, at vi ikke kan støtte den foreslåede dagsorden.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Som tidligere meddelt vil afstemningen om det dagsordensforslag, der er fremsat af ordføreren for forespørgerne, fru Jette Gottlieb, m.fl., blive foretaget i mødet tirsdag den 8. april 1997.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 204: Forslag til lov om udbygning af Frederikssundsbanen.**

Af trafikministeren (Bjørn Westh).  
(Fremsat 19/3 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Svend Erik Hovmand (V):**

Dette forslag har jo en forhistorie: Rammeforfølgelsen af november 1994, der bl.a. indeholdt en tilkendegivelse af, at vi skulle styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet bl.a. ved at udbygge stationerne og sporanlæggene på S-togsstrækningen Ballerup-Frederikssund, samt den senere aftale, som supplerer den oprindelige, nemlig aftalen af 24. oktober 1996, hvoraf det fremgår, at der snarest muligt bør fremsættes forslag til en anlægslov for udbygning. Det er lige præcis den situation, vi nu befinder os i.

Jeg tror ikke, der er nogen tvivl om, at der her er tale om et område, hvor der – i hvert fald i myldretiden – er en kraftig overbelastning af det eksisterende toget, og derfor er der et behov for en udbygning.

Jeg har bemærket mig, at man i denne sag har bedt et uvildigt selskab, det svenske SwedeRail,