

det for at det har dinglet rundt med forskellige prisniveauer i de forskellige trafiksselskaber.

Det ser ud til, at der med det oplæg, der er fra regeringen, og som vi har bakket op, på sigt bliver orden i tingene. Med det forslag, der er lagt frem, kan man få ens takststruktur over det ganske land, og det må da være godt.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Så er det hr. Morten Homann.

Morten Homann (SF):

Det er et faktum, som nu også efterhånden er relativt veldokumenteret fra Trafikministeriets side, at den helt overvejende del af prisstigningerne på den kollektive trafik kan forklares med løn- og prisudvikling og med, at regeringen i samarbejde med Dansk Folkeparti fjernede tilskuddet til nedsættelse af taksterne.

Det er en meget ond cirkel, man har fået sat i gang for den kollektive trafik over hele landet, men selvfølgelig med særlig vægt i hovedstadsområdet, hvor den kollektive trafik vejer tungt. Allerede nu har HUR sammen med andre trafiksselskaber varslet serviceforringelser til efteråret og nye prisstigninger fra det nye år, og det er det samme billede, som tegner sig over hele landet: høje priser og dårligere service.

Man kan jo så forvente, hvad der bliver resultatet af det. Det vil blive færre passagerer, som så årene efter godt hjulpet af den stramme styring af kommunernes og amternes økonomi vil sætte nye serviceforringelser og nye takststigninger på landkortet. Så det er i høj grad en ond cirkel, der er blevet sat i gang.

Vi har i SF noteret os, at regeringen i strukturforhandlingerne har spillet ud med et stop over prisstigningerne, et stop for de stigninger, som ligger ud over almindelige pris- og lønstigninger.

Der kan man tydeligt se forskel på den kollektive trafikpolitik, som det nuværende flertal vil føre, og hvad det flertal, som stod bag den tidligere regering, vil gøre. Tidligere satte man med SF i spidsen en stopper for prisstigningerne og prøvede at sætte taksterne for den kollektive trafik ned med 10 pct. Det nuværende flertal kan finde ud af at hæve priserne meget, meget kraftigt, og når man så har nået et tilstrækkelig højt niveau, jamen så kan man så allernådigst finde ud af at få sat en stopper, så det ikke stiger yderligere ud over pris- og lønudviklingen.

Kl. 17.55

Men det, der jo i hvert fald er kommet ud af det, er, at man venter yderligere nogle år, hvor priserne kan stige yderligere og den kollektive trafiks onde cirkel kan fortsætte. Så det er en meget sølle og svag hjælpende hånd, man giver til den kollektive trafik, efter at man med den stærke anden hånd har givet den kollektive trafik en ordentlig lussing.

Oven i diskussionen om prisstigningerne er der selvfølgelig også de serviceforringelser, der følger med, og for et område som HUR er det jo helt afgørende, at der oven i de høje priser samtidig følger en lang række forringelser af servicen: færre afgange, nedlæggelse af busruter osv., som ødelægger dagligdagen for rigtig mange mennesker.

SF vil gerne fastholde, at denne her regering er en trafikulykke, og at udkastet til strukturreform kun vil gøre ondt værre. Den kollektive trafik vil ikke blive styrket, men vil blive svækket.

Man kan så diskutere, hvilke redskaber man skal bruge for at få løst det her problem. At fastfryse taksterne på et højt niveau, er som sagt ikke nogen specielt god hjælp. Man er nødt til at gå ned og kigge på, hvordan den kollektive trafik er finansieret. I Danmark ligger niveauet på noget, der ligner 70 pct., altså: 70 pct. af udgifterne til den kollektive trafik er brugerfinansieret. Hvis man ser det i europæisk sammenhæng, er det et ganske højt niveau. Det europæiske gennemsnit ligger sådan, at omkring halvdelen er brugerfinansieret, og der er lande, som ligger langt under. I et land som f.eks. Italien ligger andelen på omkring 30 pct.

Så hvis man skulle finde en mindelig løsning, er det SF's opfattelse, at man skulle sigte efter 50 pct. passagerfinansiering og 50 pct. finansiering fra det offentlige. Det er et ydmygt og meget moderat bud, som lægger sig fuldstændig på gennemsnittet i europæisk sammenhæng. Det er et forslag, som jeg har meget svært ved at se at man ville kunne finde saglige argumenter imod, men jeg er helt sikker på, at regeringen og Dansk Folkeparti vil finde på argumenter af en anden karakter.

Det skal også være logisk at bruge en trængselsafgift, altså en form for roadpricing i de store byer kombineret med en vejafgift for tunge køretøjer for at få finansieret en takstnedsættelse i den kollektive trafik.

I det lys vil jeg på vegne af SF fremsætte følgende: