

Også på det her område må man altså sige, at Dansk Folkeparti og regeringen fører en kamp mod de dårligst stillede. De skaber forringede vilkår for de dårligst stillede i det her samfund, og det synes jeg er rigtig ærgerligt, samtidig med at man med de ting, man har vedtaget omkring den kollektive trafik, også rammer miljøet. Det synes jeg er to rigtig dårlige ting i et og samme forslag. Det er ikke så godt.

Derfor har Enhedslisten også stillet et ændringsforslag til finansloven om, at der tilføres den kollektive trafik over 1 mia. kr., og de er finansieret, må jeg sige til hr. Anders Samuelsen, og pengene skal bl.a. gå til at nedbringe prisen på den kollektive trafik.

I det forslag har vi ikke inddraget befordringsfradraget, sådan som SF gør det i det her forslag, og de 2,5 mia. kr., som kunne bruges langt mere socialt og miljømæssigt forsvarligt og meningsfyldt, end det gør i dag.

Det er jo rigtigt, at fradraget ikke først og fremmest bruges for at lette hverdagen for folk i Jylland med langt til arbejde, men faktisk først og fremmest bruges af folk i hovedstadsområdet og medvirker til at finansiere et bilforbrug, der er miljømæssigt fuldstændig håbløst. Derfor støtter Enhedslisten det her forslag fra SF og støtter dermed et tilskud til, at danskernes transport omlægges.

Vi er enige med SF i, at det er langt bedre at give målrettede tilskud end at operere med et generelt fradrag, og vi er også enige i, at der må åbnes op for forskellige løsninger på transportbehovet i forskellige dele af landet. Alle vil jo vide, at der er en verden til forskel på at bevæge sig rundt med kollektiv transport på Nørrebro, hvor man ikke gider kigge i en køreplan, inden man tager af sted, fordi man ved, at der kører en bus hvert femte minut, og så gøre det samme i f.eks. Korsør, hvor jeg er vokset op, hvor der, hvis man er heldig, går der bus en gang i timen. Derfor skal vi selvfølgelig åbne op for, at der er forskellige løsninger på transportproblemet.

Enhedslisten kan derfor støtte SF's forslag og synes, at det sammen med vores eget forslag på finansloven bør danne udgangspunkt for, at oppositionen allerede nu kan komme med nogle klare bud på, hvilke forbedringer af den kollektive trafik vi vil gennemføre efter det valg, som forhåbentlig snart bliver udskrevet.

Første næstformand (Svend Auken):
Så er det hr. Anders Samuelsen for en kort bemærkning, og efter ham er det hr. Jens Peter Ver-

nersen for en kort bemærkning, og så svarer fru Pernille Rosenkrantz-Theil.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Jeg er glad for, at Enhedslistens ordfører netop nævner et område som f.eks. Korsør. Man kunne nævne andre, og man kunne nævne meget klassiske eksempler fra de tyndtbefolkede jyske områder, hvor man ville komme i svære problemer, hvis man lavede det nummer, der lægges op til her. Derfor kunne jeg godt tænke mig at spørge ordføreren: Er det nok at lave sådan nogle løse hensigtserklæringer, som der ligger her, bare lige lægge dem ud?

Det er egentlig ikke den tankegang, jeg normalt forbinder med SF og Enhedslisten, at så lægger vi bare de penge derud, og så må de finde nogle gode regionale løsninger osv. Skal der ikke være meget mere sikkerhed for, at det her faktisk kommer til at fungere?

Så vil jeg spørge om det, som Enhedslistens ordfører var inde på om de 800 mio. kr. Det ved Enhedslisten jo godt, at de penge er lagt i reserve med henblik på at få udbygget jernbanenet, når man på et tidspunkt bliver enig om det, og er det ikke en fair måde at lave aftaler på? Nogle tager noget, og nogle giver noget, og så holder man sig til det. Så kan man ikke pludselig bruge pengene et andet sted, fordi de ikke lige bliver brugt næste år.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Nu var udsagnet heroppefra fra fru Pernille Rosenkrantz-Theil, at befordringsfradraget i sin nuværende form medvirker til at støtte biler. Det var sådan, det lød.

Kl. 13.45

Med den udformning, befordringsfradraget har med de ændringer, der blev lavet under den socialdemokratisk ledede regering, troede jeg egentlig, det var nogenlunde klart, at hvis man f.eks. har 100 km daglig transport til og fra arbejde, ligger værdien af befordringsfradraget meget tættere på prisen for et pendlerkort end på udgiften til bilkørsel. Jeg vil tro, at befordringsfradraget dækker ca. en femtedel af prisen for at køre i bil, hvorimod det næsten dækker prisen for pendlerkortet, selvfølgelig afhængigt af prisforholdene. Det er blevet ringere under den regering, vi har nu, for den har tyvstjålet over 300 mio. kr. fra pendlere og andre, der rejser med bus. Men værdien ligger faktisk meget tættere