

lektive trafik til gavn for den udvikling, vi ønsker for det danske samfund.

Et andet *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret*.

Enhedslistens medlem af udvalget støtter dette beslutningsforslag, men finder ikke, at forslaget er vidtgående nok, for Enhedslisten mener, at det optræder isoleret fra, hvordan den øvrige trafik fungerer, og derfor ikke vil kunne give den ønskede forbedring, hvis ikke der bliver fulgt op med supplerende initiativer.

Det er således ikke tilstrækkeligt kun at se på, hvor meget det koster at benytte busser og tog. Nok må det forventes, at antallet af rejsende vil stige, hvis priserne nedsættes, men de nye passagerer vil fortrinsvis være gående og cyklende. Ifølge Teknologirådets arbejdsgruppe, der sidst i november 2006 udsendte rapporten »Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport«, vil kun hver femte nye passager være bilist, og det er ikke nok til at reducere biltrafikken med mere end nogle få procent.

Billetprisen er nemlig ikke det eneste, der betyder noget, når folk vælger transportmiddel. Lige så vigtig er rettidighed, hyppighed, sammenhængen mellem transportformerne, ventetid osv. Det betyder, at hvis man forsøgsvis indfører gratis/billig bustransport i en større provinsby, skal der også ske midlertidige indgreb i den lokale bilisme, uanset at dette ikke nødvendigvis vil være særlig populært. Indgreb kan f.eks. ske i form af parkeringsrestriktioner og/eller forhøjede parkeringsafgifter, eller det kan være reduktion af et gadeareal, hvorpå der kan parkeres.

EL mener heller ikke, at man blot kan dreje på det håndtag, der hedder at sætte billetpriserne ned. Man må også kigge på, hvordan man kan lave en helhedsorienteret løsning.

Når der iværksættes flere og samtidigt understøttende initiativer, vil der virkelig ske noget. Kun en dobbeltstrategi, der både mindsker bilismen og fremmer de miljøvenlige trafikformer, vil lykkes. Det viser alle erfaringer fra de byer, der er længst fremme med hensyn til at fremme den kollektive trafik og samtidig reducere bilismen. Det er byer som Zürich, Basel, Freiburg m.fl.

For at få succes må den kollektive trafiks hovedidé udnyttes, nemlig at animere folk til at rej-

se mere sammen i arealeffektive køretøjer, og den slags køretøjer er jo lige præcis den kollektive trafik. En sporvogn eller en letbane kan transportere mere end 16 gange så mange mennesker, som en bil kan transportere på det samme areal.

Det bliver foreslået, at Frederikssundbanen skal være en forsøgsmulighed. Der er dog ét forhold, som står uklart, nemlig om det skal gælde hele strækningen fra Frederikssund til Farum eller det kun skal gælde for en del af strækningen, f.eks. fra Frederikssund til Valby. Så vidt EL kan se, foreligger der heller ikke noget om, hvordan forsøgsstrækningen skal afgrænses i forhold til de øvrige S-togs-linjer.

Det er dog kun en detalje. Det vigtigste er at komme i gang og at møde beslutningsforslaget med åbent sind, og det gør Enhedslisten. Så må de mere tekniske detaljer drøftes siden hen.

Uanset hvilken strækning, der vælges, skal det understøttes med en markant udbygning af busstrafikken, dvs. med bedre koordination, kortere ventetider og lign.

Hertil kommer, at Enhedslisten mener, at man godt kan udvide forsøgsordningen til nogle andre områder, f.eks. en regional togstrækning i Jylland som forsøgsstrækning for gratis eller billig brug af pendlerkort eller andre periodekort.

Der er jo gode erfaringer fra gratis togtrafik, bl.a. fra Odense-Svendborg-banen, hvor der var gratismåned i januar 2004. Ordningen gav her en passagertilvækst på 120 pct., hvoraf ca. 55 pct. af passagererne sagde, at de ikke ville have rejst, hvis ikke det havde været gratis. Efter at man havde afsluttet gratismåned, viste det sig, at DSB havde fået 25 pct. flere passagerer på Svendborgbanen end tidligere.

Der kan også hentes en del erfaringer fra udlandet, som man sagtens kan lade sig inspirere af. I Schweiz har man f.eks. noget, som hedder halvtakstabonnement, og det er der mere end 2 millioner schweizere, der bruger. Det blev indført i 1990 og er med tiden blevet meget populært. Kortet giver ret til rejser til halv pris med alle kollektive transportmidler, også privatbaner, busser og færger. Faktisk har succesen været så stor, at man nu bruger halvtakstabonnementsordningen til også at gælde helt andre områder som f.eks. biografer, teatre og koncerter, og der er andre muligheder, som er under overvejelse.