

jo haft gratis bustransport. Jeg synes, vi skulle prøve at gå ind og få de her ting bedre belyst.

Vi synes, at SF's forslag som udgangspunkt er positivt. Jeg må nok sige, at vi beløbsmæssigt nok ikke skal gå ind med 100 mio. kr. eller sådan noget, men vi synes, forslaget er positivt, og så var det da interessant at finde en beløbsstørrelse, som gjorde, at vi kunne være med til at støtte. Spørgsmålet er jo ikke, om vi skal betale. Vi skal prøve at understøtte nogle udviklingstendenser og en udvikling, som vi ønsker for det danske samfund.

Derfor er vi positive over for forslaget.

Formanden:

Tak til hr. Poul Andersen. Og så er det hr. Walter Christophersen som ordfører.

Walter Christophersen (DF):

Socialistisk Folkeparti opfordrer Folketinget til senest den 1. august 2007 at iværksætte lokale forsøg med gratis og billig kollektiv trafik med henblik på at begrænse biltrafikken og dermed trængselsproblemer og luftforurening, herunder udslip af drivhusgasser.

I lovforslaget foreslås det, at staten afsætter et beløb, f.eks. 100-200 mio. kr., til tidsbegrænset forsøg på området. Disse forsøg kunne omfatte gratis buskørsel i en større provinsby, gratis eller billig brug af S-togs-nettets grene og særlige billige månedskort, pendlerkort, i et udvalgt område.

Dansk Folkeparti konstaterer, som også nævnt i dette lovforslag, at nultakst, altså gratis offentlig transport i Danmark, jævnfør Teknologirådets rapport af november 2006, side 2, isoleret set ikke er et hensigtsmæssigt virkemiddel.

Dansk Folkeparti finder afsnittet, side 79 i Teknologirådets rapport, om gratis offentlig transport som selektiv transport og politisk virkemiddel interessant. Dansk Folkeparti finder imidlertid ikke, at staten skal understøtte sådanne tiltag, jævnfør tidligere erfaringer på området, senest afskaffelsen af det statslige tilskud på 10 pct. år 2004. Tilskuddet medførte ikke en reduktion af taksterne med samme procentsats i mange af trafikalselskaberne.

Med lov om trafikalselskaber blev kompetencen til at fastlægge takster for den kollektive trafik meddelt trafikalselskaberne og togoperatørerne. Med strukturreformen overtog kommunerne og regionerne det økonomiske ansvar for den kollektive bus- og lokalbanetrafik. Således vil trafikalselskaberne under kommunerne, såfremt

de måtte ønske dette, kunne overveje at indføre gratis eller markant billigere offentlig transport, jævnfør Teknologirådets anbefalinger, side 79.

Kl. 16.30

Dansk Folkeparti gør opmærksom på, at der allerede eksisterer lokale ordninger med gratis transport i en række kommuner.

Dansk Folkeparti vil fremdeles arbejde for en forbedret kollektiv trafik i form af konkrete projekter samt reinvestering og vedligeholdelse. Dansk Folkeparti gør i denne forbindelse opmærksom på metrocityringaftalen, vedligeholdelse og fornyelse af jernbaneinfrastrukturen, jævnfør trafikaftalen af 26. oktober 2006, samt den nyligt afsluttede opgradering af S-togs-ringbanen med Ny Ellebjerg Station, hvor omstigning til og fra Køge-S-togs-strækningen omsider blev muliggjort.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Hr. Walter Christophersen nævner, at billettilskuddet på de 10 pct. ikke havde effekt ude i amterne. Er hr. Walter Christophersen opmærksom på, at de takster, som var gældende ude i amterne, var inde til godkendelse i Transportministeriet, inden de blev iværksat? Og hvis det var ministeren bekendt, har hr. Walter Christophersen så ikke i den dialog, der har været derovre, sat spørgsmålstegn ved, hvorfor ministeren ikke har gjort noget ved det?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Altså, i Dansk Folkeparti forholder vi os til de takststigninger, der i realiteten har været til stede. I henhold til Teknologirådets rapport har de takstmæssige stigninger fra 1978 til 2004 været 80 pct. for busser, men kun 10 pct. på togtransport. Dansk Folkeparti tror simpelt hen ikke på, at det at understøtte området fra centralt hold har nogen virkning overhovedet.

I øvrigt vil jeg sige, at Dansk Folkeparti også bekymrer sig om, hvilke byer eller provinsbyer vi taler om. Jeg kunne frygte, at man begyndte at forholde sig til København f.eks., hvor vi dagligt har 100.000 cyklister, der forholder sig til at køre til og fra arbejde eller i hvert fald at køre til og fra byen. Det ville jo, hvis man indførte sådanne ordninger, være en kærdommen lejlighed til at stille cyklen, og det vil, som Venstres ordfører var inde på, ikke være befordrende for folke-