

hvad det koster at tage bilen, hvilket de ikke kan i dag.

Derfor er det et spørgsmål om tid, før Danmark må følge efter alle andre fornuftige lande og omlægge beskatningen af biler til roadpricing eller kørselsafgifter, først på tunge køretøjer og senere på personbiler. Det er også en vej at gå, men det vil regeringen desværre heller ikke; Socialdemokraterne vil det, så vidt jeg har forstået, gerne for tunge køretøjer, men ikke for personbiler.

Men der er en anden vej, og det er jo så det, vi plejer at lokke De Konservative, Dansk Folkeparti og Venstre med: Jamen kunne vi så ikke gøre det ad gulerodsvejen? Så skal vi slet ikke genere bilisterne og de borgerlige vælgere; så skal vi bare ud og kreere nogle gaver til dem, der tager den kollektive trafik i dag. Det er jo en anden måde at gøre det samme på.

Der er det rigtigt, at der er meget forskellige opfattelser af, hvor meget der skal til i lettelse af den kollektive trafiks priser, før det batter noget. Det skal jeg være den første til at medgive. Men så må man også medgive, at det er ufatteligt lidt praktisk erfaring, vi har med det – om nogen. Man har ikke været ude at sige: Her har vi et niveau, og så sætter vi det 25 pct. eller 50 pct. ned. Det har simpelt hen ikke været prøvet.

Derfor kan jeg altså ikke se andet, end at det er ganske sund fornuft at sige, at nu afsætter vi et beløb. Jeg synes måske, 100-200 mio. kr. er i overkanten til det, men jeg synes, det ville være helt fornuftigt at sige, at nu tager vi – for at nævne et eksempel – pendlerkort over 6 zoner til og fra København og nedsætter prisen med 25-50 pct. i en periode på 1 år, og så ser vi, hvad der sker. Det ville måske koste 10, 15, 20 mio. kr.; jeg ved ikke, hvad det vil koste, men noget i den stil. Det kunne man så dele mellem trafikskaberne og staten, og så kunne vi blive klogere. Jeg forstår ikke, hvorfor man er så fastgroet i sine synspunkter på det her. Vågn nu lige lidt op, og vær lidt kreative sammen med os andre.

Formanden:

Tak til hr. Martin Lidegaard. Så er det hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

Enhedslisten vil stemme ja til det her forslag, men vi vil også gøre opmærksom på, at vi ikke synes, forslaget er vidtgående nok. For som andre har været inde på, er det sådan, at forslag som det her, som optræder isoleret fra, hvordan

den øvrige trafik fungerer, ikke vil kunne give den ønskede optimale forbedring, hvis ikke der bliver fulgt op med supplerende initiativer.

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

Billetteprisen er ikke det eneste, der betyder noget, når folk vælger transportmiddel. Lige så vigtigt er netop rettidighed, hyppighed, sammenhængen mellem transportformerne, ventetid osv. 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 forskellige initiativer, det kan være parkeringsrestriktioner, det kan være parkeringsafgifter, som man sætter op, eller det kan være reduktion af et gadeareal, hvor man kan parkere.

Det er også den slags ting, man bliver nødt til at kigge på. Man kan ikke bare dreje på det håndtag, der hedder at sætte billettepriserne ned, man må også kigge på, hvordan man kan lave en helhedsorienteret løsning.

Når der dermed iværksættes flere og samtidig 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 og andre.

Kl. 16.50

For at få succes må den kollektive trafiks hovedidé udnyttes, nemlig at animere folk til at rejse mere sammen i arealeffektive køretøjer, og den slags køretøjer er jo netop lige præcis den kollektive trafik. En sporvogn eller en letbane kan jo transportere mere end 16 gange så mange mennesker, som en bil kan transportere på det samme areal, nemlig en kørebane på en motorvej f.eks.

Her bliver det foreslået af SF, at Frederikssundsbanen skal være en forsøgsmulighed. Der