

er dog en ting, som er lidt uklar for mig, og det er, hvorvidt det skal gælde hele strækningen fra Frederikssund til Farum, eller om det kun skal gælde for en del af strækningen, f.eks. fra Frederikssund til Valby. Der foreligger heller ikke noget om, så vidt jeg kan se, hvordan forsøgsstrækningen skal afgrænses i forhold til de øvrige S-togs-linjer.

På den anden side vil jeg sige, at det vigtigste er, at vi kommer i gang, det vigtigste er at være positiv over for det her – og det er vi i Enhedslisten – og så kan vi siden hen drøfte de mere tekniske detaljer.

Vælges Frederikssundslinjen, synes jeg i forbindelse med det indledende, jeg sagde, at man skal understøtte det med en mærkbar udbygning af busstrafikken, f.eks. med bedre koordination, kortere ventetider og lignende.

Der er også andre ting, som vi fra Enhedslistens side synes kunne indgå i det her forslag. Vi mener faktisk, at man kunne udvide forsøgsordningen til nogle andre områder. Hvad med at udpege en regional togstrækning – den kunne jo sagtens være i Jylland – som forsøgsstrækning for gratis eller billig brug af pendlerkort eller andre periodekort?

I den forbindelse synes jeg da, at man kunne foreslå – og det vil Enhedslisten da gøre – at man bruger strækningen Århus-Skanderborg-Skjern som forsøgsstrækning. At lige præcis den strækning bliver foreslået, er jo på grund af den højaktuelle situation og debat om Silkeborgmotorvejen. Der kan jeg forstå af udmeldinger i pressen, at SF har foreslået sig i den såkaldte kombiløsning, som vil være en lidt mindre total katastrofe end den totale katastrofe i form af Resendallinjeføringen. Det var da så mere fornuftigt, hvis man sagde, at man så udvidede et beslutningsforslag som det her, hvor man laver en forsøgsordning med regionaltogetrafik, i stedet for at kaste sig over at støtte en motorvej, som vil være en massekræfter på et meget, meget smukt og værdifuldt naturområde i Danmark.

Vi har jo gode erfaringer fra gratis togetrafik. Det har vi 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 25 pct. flere passagerer på Svendborgbanen end tidligere, altså en rigtig, rigtig stor succes.

Der er faktisk også en del erfaringer fra udlandet, som man sagtens kunne lade sig inspirere af, og der har jeg kigget mig lidt omkring.

I Schweiz har man f.eks. noget, som hedder halvtakstabonnement, og det er der mere end 2 millioner schweizere, der bruger. Det blev faktisk indført i 1990, og siden er det blevet et meget, meget populært system. Kortet er et kort, som giver ret til rejser til halv pris med alle kollektive transportmidler, også private baner, busser og færges. Succesen har været kæmpestor. Faktisk har succesen været så stor, at man nu bruger denne halvtakstabonnementsordning til også at gælde helt andre områder som f.eks. biografteatre og koncerter, og der er andre muligheder, som er under overvejelse. Så det er i hvert fald også en model, man kunne bruge, hvis man vil tænke i den slags baner.

I Belgien har man også gjort sig nogle erfaringer, som jeg synes er værd at nævne i denne sammenhæng, for den belgiske regering besluttede i 2003 som led i overenskomsten for de offentligt ansatte at indføre gratis kollektiv togetrafik for de ansatte for at imødegå kollaps på vejene på grund af den stigende trafik. Ordningen kostede ca. 100 mio. danske kroner i 2004, og året efter blev den udvidet til også at omfatte privatansatte. I Belgien er det sådan, at virksomheder allerede i dag ved lov er forpligtet til at betale 63 pct. af de ansattes togetbillet, og hvis virksomheden sætter denne andel af betalingen for billetterne op til 80 pct., tilbyder staten private arbejdsgivere at betale resten: de 20 pct.

KL 16.55

Det vil sige, at man også kan gå ind i nogle overvejelser omkring at få virksomheder – det kan være både offentlige og private – til lovpligtigt at gå ind og betale for den trafik, som den ansatte bruger, for det kan jo netop få folk til at lade være med at tage bilen og i stedet for tage toget, og det er selvfølgelig en rigtig god gulerod.

Men man skal dreje på flere forskellige håndtag, og man kan ikke bare sætte prisen ned. Det ved jeg også godt at SF er klar over. Der skal en lang række andre tiltag til. Vi er kommet med nogle gode ideer her, synes vi selv, og vi vil meget gerne være med til også i fremtiden at diskutere videre med SF omkring de her ting.

#### **Formanden:**

Tak til hr. Rune Lund. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører for forslagsstillerne.