

rer, at det, der blev lovet ved sidste behandling af det her forslag, netop at man skulle være klar allerede i juli måned, ikke er blevet overholdt; at det har taget meget længere tid. Vi er jo meget enige om, at det er dybt beklageligt, når man lover en tidsfrist, at den så ikke bliver overholdt.

Er det sådan, at den konservative ordfører kan sige her i dag, hvad den konservative ordfører har sådan som tålmodighedsfrist? Er det i april måned 2007, vi skal inviteres til forhandlinger, eller hvornår kan det være?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Så vidt jeg er orienteret, kommer rapporten faktisk i næste uge, og når vi så har fået den gennemlæst, kan vi jo netop sætte os sammen og forhåbentlig blive enige om, hvordan ordningen skal se ud.

KL 15.20

Sådan som jeg har hørt de ordførere, der har været oppe før mig, ser det ud til, at der er enighed om, at det, transportministeren malede – godt nok med den brede pensel – kan være en fornuftig ordning, så jeg glæder mig over, at som det ser ud nu, har det korte udsigter, og jeg håber da, at det kan blive om ikke her i februar, så dog i marts.

(Kort bemærkning).

Rasmus Prehn (S):

Det er ikke for at være unødigt polemisk, men hvis vi nu antager, at den overskridelse af tidsfristen, som skete i første omgang, mod al sandsynlighed gentager sig i denne omgang, så vi igen først får noget at høre om et år, vil det så være sådan, at den konservative ordfører vil trække i nødbremsen, måske i juli eller august måned, og sige: Nu skal der altså ske noget, så nu stemmer vi for Socialdemokraternes forslag, for nu kan vi ikke vente på ministeren længere? Eller vil man have samme langmodighed, som man har haft i denne omgang?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

I Det Konservative Folkeparti har vi altid stor tålmodighed, når det gælder regeringen. Det er der ingen tvivl om, så det vil vi også have i denne sag, men jeg tror nu slet ikke, det bliver aktuelt.

Så synes jeg også lige, man skal bide mærke i, at som jeg sagde i min ordførertale, synes jeg, at den ordning, vi har nu, også er god. Der kan

være nogle uhensigtsmæssigheder i, at folk, der er på SU, ikke længere er omfattet af ordningen, når de er blevet 26 år, men det er en god ordning. Men den kan godt blive endnu bedre, det er det, vi skal arbejde for, og det håber jeg kan ske inden for en overskuelig fremtid.

Første næstformand (Svend Auken):

Så siger vi tak til ordføreren og går videre i rækken. Det er hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Som det fremgår, er det jo en genfremsættelse af et beslutningsforslag fra sidste år. Dengang stod Socialdemokraterne alene med det, men efterfølgende har de lokket SF og os med til at støtte det, og jeg synes, der kan være grund til at starte med at kvittere for det store arbejde, Socialdemokratiet har gjort i denne sag, og som nu ser ud til at kunne bære frugt.

Når vi fra radikal side har valgt at støtte forslaget denne gang, skyldes det først og fremmest, at vi helt grundlæggende hylder det princip, at de, der har brug for at få støtte, også skal have støtte, uanset om vi snakker efterløn eller skattelettelser, eller vi snakker rabatorninger i den kollektive trafik. Helt basalt er det sådan set det, som forslaget går ud på at sikre.

Det er muligt, at der kan laves nogle forbedringer i retning af det, transportministeren var inde på, og at det kan skrues sammen på en lidt anden måde end den, som fremgår af forslaget; det vil vi diskutere helt åbent. Men det er vigtigt for mig at sige, at vores formål selvfølgelig også er at gøre den kollektive trafik mere tiltrækkende, og derfor synes jeg, det er vigtigt at få tal på, hvor meget man vil tjene ved, at der kommer flere passagerer, hvis ordningen udvides til at dække andre målgrupper, for så får man altså nogle indtægter, man ellers ikke ville have fået.

Jeg synes også, at det, som den konservative ordfører var inde på, er vigtigt. Det skal overvejes, om ordningen skal udvides til at omfatte andre transportformer inden for den kollektive trafik end lige DSB, og hvordan det kan gøres på en omkostningseffektiv og god måde. Dermed signalerer jeg altså, at hvis vi vil forbedre ordningen, så det batter noget for både de studerende og for den kollektive trafik, skal det for vores vedkommende ikke komme an på, om det kommer til at koste nogle millioner ekstra. Jeg er helt med på, at vi skal sigte imod, at det bliver omkostningsneutralt, men hvis vi samtidig kan få nedsat taksterne lidt for nogle grupper, vil vi