

taler altså stort set den samme andel både i år og næste år, hvis de har det samme forbrug af kollektiv trafik. Det synes vi er et skridt i den rigtige retning, men jeg vil da gerne gøre opmærksom på over for Folketingets partier, at i den aftale, som vi indgik med regeringspartierne og Dansk Folkeparti, står der også en passus, hvor det nævnes – og jeg citerer:

Det står parterne frit for senere at indføre lavere takster i hele eller dele af den kollektive trafik, hvis der viser sig økonomisk råderum eller politisk flertal herfor.

Det er vi parat til at diskutere til enhver tid. Vi har også i forbindelse med finanslovdebatterne påpeget en finansiering til at indføre lavere takster i udvalgte dele af den kollektive trafik. Det mål vil vi fortsat forfølge, og skulle det vise sig, at man i regeringspartierne eller i Dansk Folkeparti fik lyst til at diskutere det emne endnu mere intensivt, så er vi helt klart parat til det med afsæt i den aftaletekst, vi har lavet. Men vi står ved aftalen, og vi synes, det trods alt har været et fremskridt for forbrugerne af kollektiv trafik. Det ændrer ikke på, at vi gerne vil endnu videre, for vi vil gerne gøre den kollektive trafik så konkurrencedygtig som overhovedet muligt.

Kl. 15:01

Formanden:

Tak til hr. Johs. Poulsen. Den næste er så hr. Per Clausen som ordfører for forslagsstillerne.

Kl. 15:01

(Ordfører for forslagstillerne)

Per Clausen (EL):

Det er jo altid fascinerende at blive beskyldt for at være uansvarlig af en politiker, som uden at blinke har været villig til at indføre et skattestop for arbejdsfri indkomster, når jeg kommer og foreslår takststop på bustaksterne. Det synes jeg et eller andet sted er fascinerende, for det siger jo, at de forskellige politiske partier stadig væk varetager forskellige interesser og gør det rimelig tydeligt og rimelig klart.

For det her forslag kan vel med rette kritiseres for at være utilstrækkeligt, alt for meget præget af pragmatisme, forstået på den måde at komme stikkende, som Enhedslisten gør her, med et takststop, et prisstop, efter at man har haft år efter år med voldsomme prisstigninger på den kollektive trafik, er i virkeligheden ganske utilstrækkeligt og måske i virkeligheden en fornærmelse mod brugerne af den kollektive trafik. Men set på baggrund af den debat, der har været i dag i Folketinget, kan man jo konstatere, at selv om det er pragmatisk i forhold til

virkeligheden og de virkelige udfordringer, så er det åbenbart lidt for voldsomt i forhold til folketingsflertallet. For ellers har det jo været sådan – heldigvis da – at de partier, der sådan lidt på skift har haft regeringsmagten i Danmark, jo har kunnet fortælle, hvordan de hver især har haft regeringsmagten på tidspunkter, hvor priserne i den kollektive trafik er steget langt mere end de almindelige priser, langt mere end lønningerne, og som jeg jo også har påvist, langt mere end de udgifter, der er ved at bruge den private individuelle trafik. Og netop i den situation kunne der vel godt være partier, der sagde, at måske er det der med at begrænse prisstigningerne til at følge pris- og lønudviklingen ikke tilstrækkeligt. Det kunne godt være, at vi skulle prøve med et stop, indtil vi finder en mere holdbar og langsigtet løsning.

Jeg helt enig med hr. Johs. Poulsen fra Det Radikale Venstre i, at diskussionen om, hvordan vi skruer en takststruktur sammen i forhold til den kollektive trafik, ikke er så enkel, at man bare kan slynge et beløb ud eller for den sags skyld sige, som Enhedslisten jo altså har en tilbøjelighed til at sige, at det burde være gratis, fordi der er mange hensyn, der skal tages. Så jeg er helt enig i, at vi har brug for en langsigtet løsning, som er langt mere holdbar end et prisstop. Prisstoppet er en nødløsning, og selvfølgelig kan man sige, som adskillige ordførere og ministeren har været inde på her i dag: Jamen 4,8 pct., de mennesker har klaret 10 pct. for nogle få år siden, 7 pct. nogle år før, de har klaret lidt af hvert, så hvorfor skulle 4,8 pct. være noget som helst problem næste år? Det synspunkt kan man selvfølgelig godt indtage.

Enhedslistens udgangspunkt er, at det er absurd og besynderligt, at vi i et Folketing, hvor der er et klart flertal for – indimellem næsten enighed om – at gøre det attraktivt at bruge den kollektive trafik, også af hensyn til dem, for hvem det er nødvendigt at bruge biler. Altså hvis folk går over i den kollektive trafik, vælger at tage tog, vælger at tage bus i Københavnsområdet f.eks., eller cykle i større udstrækning, end de gør i dag, så ville det også være en lettelse for de mennesker, der kører i bil, fordi de ville blive fri for hele tiden at skulle holde i kø. Der er lavet omfattende regnestykker på, hvad det koster samfundet. Det er godt nok omfattende regnestykker, der som regel skal bruges som argument for, at man skal have flere motorveje, men regnskabet gælder vel lige så godt i forhold til den samfundsmæssige gevinst, der ville være,