

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 10. maj 2007

Betænkning

over

Forslag til folketingsbeslutning om forsøg med gratis og billig kollektiv trafik

[af Pia Olsen (SF) m.fl.]

1. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 5. december 2006 og var til 1. behandling den 18. januar 2007. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i 3 møder.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (V, DF og KF) indstiller beslutningsforslaget til *forkastelse*.

Et *mindretal* i udvalget (S og RV) vil stemme hverken for eller imod beslutningsforslaget.

Socialdemokratiets medlemmer af udvalget finder, at der er tale om et positivt beslutningsforslag men er ikke overbeviste om, at statslig finansiering af gratis kollektiv trafik i den størrelsesorden, der lægges op til i beslutningsforslaget, er vejen frem. Sagen er, at vi står i en tid, hvor opgavefordelingen i forbindelse med strukturreformen er anderledes. De regionale trafikskaber og kommunerne har fået et ansvar for den kollektive trafik. Man skal dog samtidig huske på, at fra statslig side har man stadig et medansvar for infrastrukturen. Den kommunale og regionale ramme er den, der fra statslig side forhandles gennem finansministeren, og man skal huske på, at den er underlagt DUT.

Storbyer i Europa har i vid udstrækning indført bussystemer i forbindelse med parkeringsordninger for bilerne, og nogle steder er busserne gjort gratis. Socialdemokraterne mener, det er interessante initiativer. Vi kan ikke bære den stigende vækst i biltrafikken, og vi er nødt til at prøve at fokusere på problemstillingen på en lidt anden måde.

Socialdemokraterne er enige med SF's ordfører, der under førstebehandlingen tilkendegav, at der vil skulle reklameres og oplyses om initiativer med billig eller gratis kollektiv trafik, hvis den slags initiativer skal udnyttes. I den forbindelse skal det nævnes, at det var et godt initiativ, transport- og energiministerens tog, da DSB fik lov til at gøre transporten på Svendborgbanen gratis i en periode. Det viste sig, at folk i den periode fik øjnene op for, at der her faktisk var et transportsystem, som fungerede rigtig godt i hverdagen, og som de gerne ville benytte. Derudover findes der kommuner, som har forsøgt sig med gratis buskørsel, som medfører nogle tiltag i det kollektive trafiksystem, som Socialdemokraterne mener kan være positive.

Socialdemokraterne mener, at beslutningsforslaget som udgangspunkt er positivt, og at ideen om gratis eller meget billig kollektiv trafik er værd at få bedre belyst. Samtidig er Socialdemokraterne

dog forbeholdne over for forslaget om, at staten skal bidrage med over 100 mio. kr. Socialdemokraterne ville være villige til at gå positivt ind i forhandlinger, hvis der kunne findes en lidt anden beløbstørrelse, for Socialdemokraterne finder, det er vigtigt at understøtte den kollektive trafik til gavn for den udvikling, vi ønsker for det danske samfund.

Et andet *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret*.

Enhedslistens medlem af udvalget støtter dette beslutningsforslag, men finder ikke, at forslaget er vidtgående nok, for Enhedslisten mener, at det optræder isoleret fra, hvordan den øvrige trafik fungerer, og derfor ikke vil kunne give den ønskede forbedring, hvis ikke der bliver fulgt op med supplerende initiativer.

Det er således ikke tilstrækkeligt kun at se på, hvor meget det koster at benytte busser og tog. Nok må det forventes, at antallet af rejsende vil stige, hvis priserne nedsættes, men de nye passagerer vil fortrinsvis være gående og cyklende. Ifølge Teknologirådets arbejdsgruppe, der sidst i november 2006 udsendte rapporten »Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport«, vil kun hver femte nye passager være bilist, og det er ikke nok til at reducere biltrafikken med mere end nogle få procent.

Billetprisen er nemlig ikke det eneste, der betyder noget, når folk vælger transportmiddel. Lige så vigtig er rettidighed, hyppighed, sammenhængen mellem transportformerne, ventetid 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 parkeringsrestriktioner og/eller forhøjede parkeringsafgifter, eller det kan være reduktion af et gadeareal, hvorpå der kan parkeres.

EL mener heller ikke, at man blot kan dreje på det håndtag, der hedder at sætte billetpriserne ned. Man må også kigge på, hvordan man kan lave en helhedsorienteret løsning.

Når der iværksættes flere og samtidigt 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 m.fl.

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 lige præcis den kollektive trafik. En sporvogn eller en letbane kan transportere mere end 16 gange så mange mennesker, som en bil kan transportere på det samme areal.

Det bliver foreslået, at Frederikssundbanen skal være en forsøgsmulighed. Der er dog ét forhold, som står uklart, nemlig om det skal gælde hele strækningen fra Frederikssund til Farum eller det kun skal gælde for en del af strækningen, f.eks. fra Frederikssund til Valby. Så vidt EL kan se, foreligger der heller ikke noget om, hvordan forsøgsstrækningen skal afgrænses i forhold til de øvrige S-togs-linjer.

Det er dog kun en detalje. Det vigtigste er at komme i gang og at møde beslutningsforslaget med åbent sind, og det gør Enhedslisten. Så må de mere tekniske detaljer drøftes siden hen.

Uanset hvilken strækning, der vælges, skal det understøttes med en markant udbygning af bustrafikken, dvs. med bedre koordination, kortere ventetider og lign.

Hertil kommer, at Enhedslisten mener, at man godt kan udvide forsøgsordningen til nogle andre områder, f.eks. en regional togstrækning i Jylland som forsøgsstrækning for gratis eller billig brug af pendlerkort eller andre periodekort.

Der er jo gode erfaringer fra gratis togtrafik, 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 fået 25 pct. flere passagerer på Svendborgbanen end tidligere.

Der kan også hentes en del erfaringer fra udlandet, som man sagtens kan lade sig inspirere af. I Schweiz har man f.eks. noget, som hedder halvtakstabonnement, og det er der mere end 2 millioner schweizere, der bruger. Det blev indført i 1990 og er med tiden blevet meget populært. Kortet giver ret til rejser til halv pris med alle kollektive transportmidler, også privatbaner, busser og færges. Faktisk har succesen været så stor, at man nu bruger halvtakstabonnementsordningen til også at gælde helt andre områder som f.eks. biografteatre og koncerter, og der er andre muligheder, som er under overvejelse.

I Belgien har man ligeledes gjort sig erfaringer, som også er værd at nævne her. Den belgiske regering besluttede i 2003 som led i overenskomsten for de offentligt ansatte at indføre gratis kollektiv togtrafik for at imødegå kollaps på vejene på grund af stigende trafik. Ordningen kostede ca. 100 mio. kr. i 2004 og blev året efter udvidet til også at omfatte privatansatte.

Man kan med andre ord gå ind i nogle overvejelser for at få offentlige og private virksomheder med og få dem til at betale for den ansattes transport med henblik på at få folk til at lade være med at tage bilen og i stedet tage toget.

Man skal som sagt dreje på flere forskellige håndtag, og det er ikke nok blot at sætte prisen ned.

Enhedslisten har her udvidet det oprindelige beslutningsforslag, og det vil vi meget gerne diskutere videre med forslagsstillerne og de partier, der kan støtte dette beslutningsforslag.

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Kim Andersen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)

Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)

Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfmd. Allan Niebuhr (KF) Poul Andersen (S)

Magnus Heunicke (S) Klaus Hækkerup (S) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S)

Martin Lidegaard (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF) Rune Lund (EL)

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurinn (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	3

Oversigt over bilag vedrørende B 54

Bilagsnr.	Titel
1	Nyhedsmail fra Danske Busvognmænd: »Gratis offentlig transport en god idé?«
2	Teknologirådets nyhedsbrev Fra Rådet til Tinget om gratis offentlig transport
3	Tidsplan for udvalgets behandling af beslutningsforslaget
4	Tidspunkt for betækningsafgivelse
5	1. udkast til betækning
6	2. udkast til betækning