

Jytte Wittrock (S):

Det er dybt beklageligt, at regeringen fjerner taksttilskuddet til den kollektive trafik. Man fjerner et tilskud til almindelige menneskers bus- og togbilletter, og det betyder uanset alt andet en prisstigning på 10 pct. oven i øvrige prisstigninger, og det synes vi er urimeligt. For HUR-området drejer det sig om over 100 mio. kr., og det vil sammen med alt andet give en takstforhøjelse på op til 20 pct.

Noget, der ikke er blevet sagt endnu i de korte bemærkninger, er, at det i øvrigt også vil give forringelser for dem, der har befordringsfradrag i forbindelse med, at de benytter den kollektive trafik. Det vil også kunne mærkes.

At ville sikre tog til tiden er ikke et argument for at fratage billettilskuddet. Som hr. Jakob Buksti sagde lige før, kunne midlerne tages fra DSB's overskud, og det havde i øvrigt været et godt signal, hvis man havde ladet pengene blive i systemet til at udvikle det, også et godt signal over for medarbejderne. Man kunne have brugt dem til skinnenettet og al den øvrige vedligeholdelse.

Taksttilskuddet, som vi vedtog det sammen med SF, Enhedslisten og De Radikale, havde både et socialt og et miljømæssigt mål. Det var med til at give folk et reelt valg mellem privat og offentlig transport, og selv om man forsøger at pakke det ind, som det ikke er logik, er det logik for enhver, at priserne på tog- og busbilletter spiller en rolle for det valg, folk træffer – især hvis bilen står i garagen i forvejen, og det begynder at kunne betale sig at køre flere sammen i én bil. Det er ikke en udvikling, vi ønsker, og derfor synes vi også, det er beklageligt. Men det bliver især svært for dem, der ikke har et valg, dvs. dem, der ikke har mulighed for at komme på arbejde uden at bruge den kollektive trafik, for det giver dem en dårlig økonomi.

I sin substans er den kollektive trafik vel en solidarisk ordning, men hr. Svend Heiselberg siger, at det er vel rimeligt, at vi selv betaler, hvis vi tager en bus. Nej, det er ikke rimeligt, at vi betaler den fulde pris, for hele grundtanken bag, at vi har en kollektiv trafik, er, at vi ikke skal betale den fulde pris. Derfor er det et politisk ansvar, at vi vælger et takstniveau, som kan vise de sociale hensyn, som den kollektive trafik er en del af, og at det samtidig gavner miljøet at vælge den offentlige transport frem for den private, synes vi heller ikke skal glemmes.

Vi vil gerne have kortlagt, hvordan stigningen i passagertallet har været i hele forløbet, og

det vil vi grave i under udvalgsarbejdet. Jeg synes faktisk, at 1,4 pct. det første år er en god start, og det kunne godt være, at den formodning, jeg har, holder stik, nemlig at den samlede har været betydelig større i hele perioden. Hvis det er rigtigt, er fjernelsen af tilskuddet en større katastrofe end den, som tegner sig ifølge oplysningerne lige nu.

Jeg ved som sagt, at det lokalt har haft en betydning for den udvikling, der har været, at taksterne har været rimelige. Der er andre faktorer, der også har betydning, og dem skal man heller ikke glemme. Det er ikke for at være særlig lokal, men man skal nu også bruge de lokale erfaringer til at blive klogere af.

Vi synes, det er et politisk ansvar, at der udvises hensyn, både socialt og miljømæssigt. Derfor synes vi, det er en rigtig dårlig idé at fjerne taksttilskuddet, og derfor støtter vi Enhedslistens forslag.

Poul Fischer (DF):

Da finanslovsforslaget for 2003 blev fremsat sidst i august, og man på Trafikministeriets område kunne se, at regeringen ønskede at fjerne 10 pct.-tilskuddet til den kollektive transport fra og med 2004, var den umiddelbare reaktion, at det ikke stemmer overens med holdningen om, at man ønsker flere over i den kollektive trafik, ikke mindst i vore større byer.

Kl. 12.00

10 pct.-tilskuddet blev indført ved et forlig i maj 1997 mellem den daværende regering og SF og Enhedslisten, og det var i øvrigt ved den lejlighed, den urimelige flypassagerafgift også blev indført. Af aftalen fremgår det, at en ned-sættelse af takstniveauet inden for den kollektive transport vil gavne miljøet. Når den kollektive trafik bliver relativt billigere, vil en del af personbefordringen blive flyttet fra private biler over på bus og bane, der forurener mindre, fremgår det af aftaleteksten. Målsætningen er god nok, men har det så hjulpet?

Det fik mig til at stille spørgsmål nr. S 3119 til trafikministeren om, hvorvidt der ville ske en passagernedgang, hvis statstilskuddet blev fjernet. Svaret var bl.a., at der formentlig ville være tale om en nedgang, men det ville afhænge af, hvorledes de trafikansvarlige myndigheder ville vælge at udmønte bortfaldet af statstilskuddet. Ligeledes fremgår det af besvarelsen, at efterspørgslen har været uelastisk på prisændringer i denne størrelsesorden.