

takstnedsættelser. Samtidig mister Århus Amt knap 16 mio. kr. som konsekvens af afskaffelsen af samme tilskud.

Nicolai Wammen (S):

Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti vedtaget at fjerne tilskuddet på 360 mio. kr. til takstnedsættelser i den kollektive trafik. Det vil for Århus Kommune betyde et tab på 20 mio. kr. og for Århus Amt et tab på ca. 16 mio. kr.

Ifølge de ansvarlige de to steder vil det få nogle ret voldsomme konsekvenser i forhold til enten forhøjelse af billetpriser eller nedskæring af rutenettet. Der tales om, at en billet kan stige fra 15 kr. til 18 kr., og det vil få stor betydning for både pensionister, børnefamilier, studerende og for alle andre, der bruger det offentlige busnet i Århus Kommune og i Århus Amt. Det vil samtidig få nogle afledte effekter i og med, at flere vil begynde at køre i bil. Det betyder noget for miljøet og for trafikken.

Hvad vil ministeren gøre for at kompensere Århus Amt og Århus Kommune, og er ministeren enig med de ansvarlige i, at det her vil betyde nogle alvorlige problemer for den kollektive trafik de to steder?

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er jo et spørgsmål, som jeg har svaret bl.a. hr. Keld Albrechtsen på et par gange, men jeg gør det gerne igen.

Jeg holder mig som udgangspunkt til min skriftlige besvarelse, og jeg skal indledningsvis oplyse, at Trafikministeriet i 2003 udbetaler ca. 35 mio. kr. til Århus Kommune og Århus Amt. Det er korrekt nok. Beløbet udgør en kompensation for myndighedernes indtægtstab i forbindelse med den 10 pct.-takstnedsættelse, der blev gennemført i den lokale og regionale trafik i 1997. Disse kompensationsbeløb bortfalder med virkning fra år 2004 som konsekvens af finanslovaftalen for 2003, som regeringen indgik med Dansk Folkeparti.

Baggrunden for afskaffelse af takstnedsættelsesordningen er, at ordningen kun i ringe omfang har haft indflydelse på brugen af den kollektive trafik, sammenholdt med at ordningen årlig koster staten 360 mio. kr.

Det er også rigtigt, at vi sagde, at penge skal forblive i den kollektive trafik, og derfor anvender vi dem i stedet for til at forbedre jernbanenettets vedligeholdelsesstandard.

Så er vi med hr. Wammens spørgsmål inde ved sagens kerne, for han nævner et fremragen-

de eksempel, som gælder for hele landet: at prisstigningen vil være fra 15 kr. til 18 kr. Vi fjerner 10 pct., og så kommer der en prisstigning på 20 pct. Jeg kunne godt forstå det, hvis der kom en prisstigning på 10 pct., for det fjerner man jo.

Da det viste sig, at det ikke havde nogen nævneværdig effekt, at vi indførte tilskuddet, så fjernede vi det altså igen, men det giver jo ikke noget trafikselskab mulighed for på den baggrund at fastsætte en takststigning på 20 pct. Det er jo det, man har gjort, og det er det, man gør flere steder i landet.

Når vi så yderligere gav trafikselskaberne 1½ år – vi fremlagde nemlig det her i august måned, og det skal først gælde fra den 1. januar 2004 – så er der altså mulighed for at tilpasse sig, og det er det, trafikselskaberne skal have lov til.

Nicolai Wammen (S):

Jeg må forstå ministerens svar således, at der ikke er én krone på vej fra ministeren til at assistere i amter og kommuner for at nedsætte taksterne på den kollektive trafik og altså heller ikke til Århus Amt og Århus Kommune.

Vi har en regering, der har indført et skattestop, og som har nogle meget snævre amts- og kommuneaftaler. Jeg vil derfor spørge ministeren, om han virkelig tror, at man i Århus Kommune kan gå ud og finde 20 mio. kr. på budgettet til at holde taksterne nede og i Århus Amt kan finde 16 mio. kr. Og hvis man ikke kan det, er det så ikke korrekt, at det enten vil føre til betydelige stigninger i billetpriser, eller at man må nedlægge ruter?

Ministeren har ikke forholdt sig til de miljømæssige konsekvenser, de trafikmæssige konsekvenser og den konsekvens, som det vil få for de tusindvis af mennesker, der i dagligdagen er afhængige af de her ruter.

KL 14.35

Derfor synes jeg nok, at det er lidt flot, at ministeren siger, at han henviser til sit skriftlige svar, for det skriftlige svar svarer netop ikke på hverken miljø- eller trafikproblemerne, og hvis man spørger de lokalvalgte og borgerne i Århus Amt og i Århus Kommune, så ved man godt, at det her får konsekvenser.

Man ved godt, at det her betyder, at der kommer flere privatbiler på de store indfaldsveje til byerne, og dermed også, at det meget store og flotte arbejde, som bl.a. Århus Sporveje har sat i gang med busprioritering netop for at bringe det her pres på byen ned, nu risikerer at gå i vasken, fordi passagererne vælger bussen fra og bilen til.