

Når de kollektive trafiksselskaber ude i landet har halvandet år – halvandet år, de første starter jo først om 10 måneder – til at tilpasse sig, vil de fleste ledelser med det format, disse trafiksselskabers ledelser har, nemt kunne tilpasse forholdene til en ny situation. Hvis der, som hr. Wammen startede med at beskrive, kommer prisstigninger på 20 pct., og man har haft halvandet år til at tilpasse sig, er det altså ikke regeringens fjernelse af 10 pct.-tilskuddet, der er årsag til det, og det vil jeg gerne blive ved med at gentage og gentage.

Hr. Jan Petersen fik jeg ikke svaret før, og det beklager jeg. Det var spørgsmålet om yderdistrikterne. Jamen det er da klart, at hvis man i Århus Amt har problem med yderdistrikterne, vil man selvfølgelig løse det, for også i Århus Amt vil man da gerne gøre det bedst mulige for sine borgere. Det er da klart. Men man har altså halvandet år til at tilpasse sig situationen. Det er ganske meget, og man kan tilpasse sig ganske meget.

Nicolai Wammen (S):

Selv støttespørgsmålet fra den store regeringspartner, Venstre, kan jo ikke skjule, at regeringen har en meget dårlig sag her.

Ministeren taler meget om, at man kan nå at tilpasse sig situationen i løbet af de 10 måneder. Jeg vil gerne spørge ministeren, hvor han mener, man kan finde 20 mio. kr. hos Aarhus Sporveje og 16 mio. kr. hos den kollektive trafik i Århus Amt, uden at man bliver nødt til at sætte billetpriserne markant op eller servicen markant ned. Det er jo ikke sådan, at man ikke i forvejen laver effektiviseringer. Derfor er situationen sådan, derfor får det konsekvenser, og derfor kan ministeren ikke bare sige: Jamen det må nogle andre tage sig af, det har jeg ikke noget ansvar for. Ministeren har ansvaret, og jeg vil gerne høre ministeren forklare, hvordan man uden at lave markante stigninger i priserne eller skære en masse ruter bort kan løse problemet inden for den tid.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg ved ikke, hvem der får støttespørgsmål i denne sag, for jeg synes nu ikke, der var noget støttespørgsmål i det, hr. Heiselberg sagde. Det var en fornuftig forbrugeroplysning, som befolkningen har godt af kommer ud.

Så siger hr. Wammen, at jeg har en dårlig sag, fordi man kun har 10 måneder til at tilpasse sig. Det er gået op for mig, at der er 10 måneder til den 1. januar 2004, det er stort set korrekt. Men

vi meldte ud i august måned, og det vil sige, at der i hvert fald har været 6 måneder mere til at tilpasse sig, og det er ganske lang tid.

Så har jeg ikke benægtet, at det betyder, at priserne går op. Det er klart, det kan de sagtens gøre, men man har mulighed for at tilpasse sig. Hr. Wammen må da medgive mig – nu har jeg sagt det så mange gange – at når vi fjerner et tilskud på 10 pct., er det ikke alene årsagen til, at priserne rundtomkring i landet skal stige mellem 16 pct. og 25 pct., som vi har hørt. Det må være muligt at forklare det, men nu har jeg prøvet pædagogisk tre gange, og jeg kan ikke gentage det.

Nicolai Wammen (S):

Det er klart, at den almindelige prisudvikling i samfundet gør, at priserne stiger, men oven i det kommer så, at regeringen fjerner tilskuddet, og tilsammen gør det, at billetpriserne vil stige mellem 15 og 18 kr.

Kl. 14.50

Så siger ministeren, at det vil få konsekvenser, når priserne stiger, og jeg vil gerne høre: Hvilke konsekvenser? Vil ministeren ikke medgive, at det vil betyde, at færre vil bruge den kollektive trafik, og at flere derfor vil bruge bilen, hvilket alt andet lige vil betyde en forringelse for miljøet og længere trafikøer rundtomkring, hvor vejene er hårdt belastede, og hvor man ellers kunne lave busprioritering, hvilket man er i fuld gang med i Århus Kommune? Vil ministeren ikke medgive, at det ikke bare får konsekvenser for folks pengepung, men også for miljø og trafik?

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Vi kører lidt i ring, vi bliver ved at tale om de 10 pct., og hr. Wammen startede med at nævne et eksempel med 20 pct. Det kan godt være, de 10 pct. er regeringens skyld, men så er det da mærkeligt, at det ikke havde nogen effekt, da man gav 10 pct.s tilskud i 1997, og at det nu pludselig har en effekt. Det havde det ikke, dengang man gav tilskuddet, så der er et eller andet, der ikke hænger sammen.

Så gentager jeg for tredje gang, at vi tager ikke pengene ud af den kollektive trafiks del. Vi lægger dem over på jernbanedelen, fordi vi føler, der er behov for at gøre jernbaneinfranetstrukturen bedre. Det er bare det, vi gør, vi bruger altså ikke pengene til noget som helst andet end kollektiv trafik, og derfor skader vi efter min bedste overbevisning ikke miljøet.