

Poul Fischer (DF):

Det enkelte trafikskelskab fastsætter jo selv sin takstpolitik, og man har 1¼ år til at agere på. Jeg har da også set udmeldinger fra nogle trafikskelskaber, der har været på banen og sagt, at det kan man godt omstrukturere sig til, det kan man godt rationalisere sig til, og det kan man godt udbyde sig ud af, så det her får ikke nogen stor virkning.

Den 10 pct.-nedsættelse, som kom på taksterne fra 1997, var jo en aftale mellem den gamle regering og venstrefløj. Baggrunden for den var jo, at den skulle gavne miljøet, ved at den flyttede flere folk over i den kollektive trafik. Det har trafikallet vist at den ikke har gjort.

Kl. 10.25

Det er på den baggrund, at regeringen og Dansk Folkeparti har lavet en aftale om at omprioritere de midler til banevedligeholdelse, således at man får en bedre regularitet på banerne. De reaktioner, der kom, da befolkningen blev hørt, efter at forslaget var kommet på banen, var, at man hellere så, at man kom frem til tiden, og så måtte det koste en lille smule mere.

Men som sagt, det er jo de enkelte trafikskelskaber, der fastsætter takstpolitikken, og derfor er det også dem, der helt og holdent bestemmer over, hvad de enkelte skal betale for den og den ydelse.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt spørge hr. Poul Fischer: Hvordan kan det være, at Dansk Folkeparti, når det gælder om at finde penge til nogle bestemte reparationer af nogle bestemte jernbanespor, har udset lige nøjagtig en gymnasieelev fra Esbjerg og en folkepensionist fra Århus til at skulle betale for, at skinnerne ved Sorø bliver repareret? Hvorfor er det lige præcis de to grupper – de to mennesker – der skal have den regning, og f.eks. ikke dem, der tjener mest i samfundet?

Det synes jeg da er en besynderlig ordning. Skal det være Dansk Folkepartis fordelingspolitik fremover, at man udser sig nogle ganske bestemte grupper, der ingen som helst penge har, til at betale for de forskellige samfundsopgaver, som er på alle mulige andre områder?

Det hænger jo overhovedet ikke sammen, og jeg vil godt bede hr. Fischer om at prøve at forklare, hvorfor det lige præcis er de mennesker, som har allerfærrest penge, som skal betale for, at nogle skinner skal repareres. Det er helt uforklarligt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hr. Poul Fischer sagde, at der var høringssvar på det her forslag. Det er der jo ikke, og der har heller ikke været svar på, om man hellere ville have forbedringer, man er ikke blev spurgt sådan. Der er kommet denne dramatiske nedskæring.

Det er fuldstændig rigtigt, at hvis man spørger passagerer om, hvad der er vigtigt, så er det vigtigt, at togene har en ordentlig kvalitet, det er vigtigt, at de har en ordentlig regularitet, det er vigtigt, at man kan sidde ned, og det er vigtigt, at de har en høj frekvens. Alt det skal selvfølgelig tilgodeses, og det har været vores politik hele vejen igennem. Men det er altså ikke lige meget, hvad det koster at køre med den kollektive trafik. Og der er ingen, der har sagt, at man uproblematisk kan klare de dramatiske takststigninger, der er stillet i udsigt.

Jeg har hørt medlemmer fra regeringen sige, at nu havde de jo tid til at indstille sig på det, men det svarer jo til, at man siger til fiskene i akvariet, at de har tid til at indstille sig på, at man tager alt vandet fra dem. Der er altså en smertegrænse, og den er klart overskredet her. Og der er ingen fra de kollektive trafikskelskaber, der har sagt, at det ikke spiller nogen stor rolle med de her dramatiske takststigninger.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Til hr. Keld Albrechtsen: Jamen jeg er ikke ude på at ramme nogen bestemt gruppe, men man har 1¼ år til at agere på i denne sag. Jeg har en tro på, og jeg har også fra nogle trafikskelskaber set, at det ikke er noget problem, og at det ikke vil blive nogen dramatisk stigning, der vil komme ud af det. Der har jo været nævnt stigninger på op til 20 pct., men man kan altså ikke fjerne 10 pct. og så få noget til at stige 20 pct.

Venstrefløj ville jo gerne have lavet ordningen permanent, fordi de ønskede flere over i den kollektive trafik, og det kan der jo også være en god mening i. Men vi må jo konstatere, at det ikke har virket, og så vil man gøre ordningen permanent! Her har vi en anden holdning, da vi ønsker en bedre regularitet.

Når vi ser tilbage til det tidspunkt, hvor 10 pct.-tilskuddet kom, og ser på de prisstigninger, der har været fra det tidspunkt og til i dag i den kollektive trafik, kan man jo også sætte et spørgsmålstejn ved, om trafikskelskaberne har været så effektive, og om det 10 pct.-tilskud egentlig er blevet brugt godt nok.