

tiltag, men man skal være bedre til at få tingene til at fungere optimalt fra dag et, når man iværksætter nye tiltag. Historien skræmmer: Nye S-tog, der ikke fungerede; nu Metroen, der har voldsomme problemer; og i bagklogskabens klare lys var det måske en idé at skyde ibrugtagning af nye tog eller ny teknik, til man var hundrede procent sikker på, at alt fungerede fra første dag.

Metroens tidsplan, der var meldt ud over et år før opstart, burde jo helt klart være skubbet. Vi må så håbe, at Arriva er kloge nok til at have lært af andres fejl, når de næste år indsætter nye tog på de midtvestjyske strækninger. Når jeg omtaler regularitet så meget, som jeg gør i mit indlæg, er det, fordi det er helt grundlæggende og afgørende for, om et tiltag bliver en succes eller en fiasko.

Der er gennem de senere år investeret rigtig mange penge i nye togsæt med en betydelig komfort og forbedring til følge, hvilket vi også i Dansk Folkeparti ser som et af de væsentlige tiltag, der skal til for at bringe flere over i den kollektive trafik. I Trafikudvalget har vi netop set de nye IC4- og IC2-tog, og de så tiltalende ud.

I Dansk Folkeparti er vi tilfredse med den netop indgåede aftale på jernbaneområdet om bl.a. en merbevilling til Banestyrelsen, så vi kan få stoppet nedslidningen af sporanlæggene og få en bedre regularitet. Aftalen lægger også op til mere tog ved en bedre udnyttelse af togkapaciteten og infrastrukturen.

Fjern- og regionaltog udvider trafikomfanget med hele 26 pct., og S-tog udvides med 13 pct. Det kan kun opfattes som et serviceløft, hvad det jo også er.

Taksterne i den kollektive trafik har været udsat for en kritik om at være for høje. Ser man på udviklingen i de sidste 10 år, har takststigningen været ca. 5 pct. højere end stigningen i forbrugerpriserne, men ca. 8 pct. mindre end lønudviklingen over den samme periode.

Dansk Folkeparti vedkender sig fjernelsen af det statslige tilskud på 10 pct. til den kollektive trafik, og vi vil anvende pengene på en genopretning af infrastrukturen. Nedslidningen har fået lov til at vokse under den tidligere regering, så det er absolut på høje tid, at der bliver taget fat.

Kl. 14.35

Med hensyn til forslaget til vedtagelse kan Dansk Folkeparti ikke stemme for det, og det samme skal jeg også meddele fra Det Konservative Folkeparti, der ikke kan være til stede ved

behandlingen af denne forespørgsel ud over at den konservative tredje næstformand leder forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg vil godt høre, om ikke hr. Poul Fischer kan bekræfte, at selve prisen på den kollektive trafik er hovedårsagen til, at folk overvejer at forlade den kollektive trafik, og hovedårsagen til, at folk kunne tiltrækkes.

Derfor er det helt katastrofalt, når Dansk Folkeparti har været med til at forårsage, at priserne nu stiger i den kollektive trafik, hvilket gør at f.eks. hver anden bruger af den kollektive trafik i HUR-området overvejer at forlade den kollektive trafik. Så priserne er helt afgørende.

Så kan jeg alligevel heller ikke helt lade være med at tage fat i, at hr. Poul Fischer siger: Jamen vi bruger da de penge, som vi tager fra de kollektive trafikpassagerer, til udbedring af banenettet. Det er altså, undskyld mig, både sludder og vrøvl.

Man bruger de penge på udbedring af banenettet, og så hiver man samtidig ekstra penge ud af det, sådan at summen bliver nøjagtig den samme. Man bruger sådan set kun de penge til at fylde i et hul, som man har lavet selv, for at finansiere skattestoppet. Så der kommer ikke mere udbedring af banenettet, fordi de kollektive trafikpriser stiger. Tværtimod ender det i et rundt nul, og de eneste, som mister på det her, er de trafikpassagerer, som skal til at betale mere for deres billetter.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt nok også sige, at jeg synes, det er en besynderlig påstand, hr. Poul Fischer kommer med, for han får det næsten til at lyde, som om han har brugt taksttilskuddet til at reparere skinner med. Det er muligt, han selv tror det, og jeg skal medgive, at det – hr. Homann var også inde på det – er nogle særdeles komplicerede beregninger, man skal igennem. Det er jo ikke, fordi man fra regeringens og hr. Poul Fischers side har gjort sig umage med at gøre det nemt at forstå, og det tror jeg har en årsag. Nemlig den simple årsag, at man slet ikke forhøjer niveauet, og skinnerne bliver cirka – stort set – repareret i samme takt, som de blev i perioden fra 2000 til 2004. Vi er nede i nogle detaljer, der i hvert fald ikke er meget grund til at lægge vægt på.