

jo have været vanvittig naivt at tro det for en klasseren regering som den, vi står over for her. Den går målrettet efter de svageste. Benzinpriserne er direkte faldet i denne her tid, en række andre ting er sket, og så har vi set denne groteske stigning på taksterne, hvor regeringen bare læner sig tilbage og siger, at det ikke er dens ansvar, skønt den har fjernet taksttilskuddet.

Derudover har man altså accepteret uden overhovedet at kny, at amterne, som jo har fået meget, meget barske vilkår, stort set sammen med takststigningerne har præsenteret os for meget, meget voldsomme serviceforringelser. Man kan tage rundt i København, hvis man – og det gør Venstre og Det Konservative Folkeparti næppe – kender den kollektive trafik i København. Så kan man se, at populære busruter ligefrem nedlægges, eller i hvert fald udtyndes, og at det, der kommer ud i regionen, også er blevet meget svagere. Og det er simpelt hen forholdsvis konsekvent, at man er gået efter den kollektive trafik.

Jeg kan godt sige, at jeg synes, det er udmattende at høre slagsmålet om, hvis skyld det er. Hvis vi virkelig fik regeringen igennem en sandhedsmaskine, så ville den komme meget skrammet ud af skyldsspørgsmålet i den her sammenhæng, for slet ikke at tale om, hvad der ville ske med Dansk Folkepartis sociale profil, hvis den skulle måles på denne ødelæggelse af den kollektive trafik.

Kl: 12.05

Men tiden lige nu er ikke inde til, at vi taler om, hvis skyld det er. Vi kan godt påtage os meget af den, det er slet ikke det, hvis der bliver handlet. Denne her regering har tidligere vist – det har andre regeringer også – at den kan handle, hvis der kommer et tilstrækkeligt stærkt folkekrav. Så det, vi vil spørge om nu, er: Hvad vil regeringen gøre, for at vi omgående – omgående – får de her takster ned igen, så vi ikke havner i den onde spiral, hvor vi taber passagerer, hvor vi får yderligere forringelser med yderligere tab af passagerer? Det er vigtigt, at regeringen er i stand til at handle nu.

Besvarelse

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil takke formanden, fordi han har valgt dette emne som ugens vigtigste. Jeg er enig. Jeg vil også gerne takke for spørgsmålet, som giver mig lejlighed til at redegøre for de meget vigtige om-

prioriteringer, som regeringen har foretaget omkring den kollektive trafik.

Lad mig indledningsvis afvise enhver tanke om, at regeringen ikke prioriterer den kollektive trafik. Regeringen har med den 10-års-trafikaf-tale, der er indgået med Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne i forbindelse med finansloven 2004, givet den kollektive trafik et kolossalt løft. For takstområdet betyder aftalen, at taksterne i togtrafikken ikke vil stige mere end pris- og lønudviklingen i de næste 10 år.

Derudover sikrer aftalen godt 9 mia. kr. ekstra i bevillinger til banenettet og sikrer en meget væsentlig udvidelse af togtrafikken. Antallet af togafgange øges med 26 pct. i fjern- og regionaltrafikken og 13 pct. i S-togtrafikken. Det er en flot aftale og en aftale med et bredt politisk flertal bag sig.

Faktisk er de bevillinger, som staten samlet set yder til den kollektive trafik i de kommende år, så store, som de nogen sinde har været. Eksempelvis giver staten 7 mia. kr. om året til jernbaneområdet. Eksempelvis betyder det, at for hver krone, passagerer betaler for at rejse med jernbane, betaler staten 2 kr. i tilskud. Staten anvender altså meget betydelige beløb for at sikre en god kollektiv trafikbetjening.

Men nu skal det handle om takststigningerne. Der sker aktuelle stigninger i taksterne i den lokale og regionale kollektive trafik. Det er ikke svært at se. Det lader imidlertid til, at det er svære at finde ud af, hvorfor taksterne stiger, og hvem der har ansvaret for takststigningerne.

Lad mig kort repetere reglerne for takstkompetencen, som jeg også tror fru Margrete Auken kender. Amter og kommuner har ifølge kollektiv trafiklovgivning ansvaret for at fastsætte takst- og serviceniveau i den lokale og regionale kollektive trafik. For togtrafikken er det trafikministeren, der gennem kontrakter med DSB og Arriva fastsætter rammerne for selskabernes takstpolitik. Når taksterne stiger i den lokale og regionale kollektive trafik, skyldes det derfor beslutninger taget af lokale og regionale politikere.

Det giver mig forståelse for, at folk bliver utilfredse, når taksterne bliver ved med at stige. Som eksempel vil jeg gerne nævne, at prisen på et 2-zoners-klippekort i hovedstadsområdet er steget med 55 pct. siden 1998. Jeg synes imidlertid, at det er vigtigt at følge den ansvars- og kompetencefordeling, der fremgår af den kollektive trafiklovgivning. Men jeg kan også se, at ikke alle deler den opfattelse.