

med de prisstigninger, der har været – jeg taler om stigningen fra 1998 til 2003, bare denne 6-års-periode – må hr. Martin Lidegaard da også være enig med mig i, at det ikke er noget, der er i balance. Det er totalt ude af balance.

Så må jeg altså svare hr. Martin Lidegaard på det med gratisprincippet, altså det med, at man kun skal betale det halve. Jeg gør opmærksom på – det var i hr. Martin Lidegaards første indlæg, og jeg kunne ikke nå at svare på det – at så er vi altså oppe og tale om et stort beløb. Den kollektive trafik koster 6,5 mia. kr. Det er altså 3,25 mia. kr., vi skal finde for at leve op til hr. Martin Lidegaards forslag. Jeg synes, det er et kolossalt beløb.

Kl. 13.00

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, det ville være rimeligt i den her debat at rette sit spørgsmål til den, som i virkeligheden er hovedpersonen i denne sag, nemlig hr. Poul Fischer. For det var hr. Poul Fischers og Dansk Folkepartis beslutning, der var afgørende for, at vi nu i byer som f.eks. Århus og København oplever disse enorme takststigninger i den kollektive trafik. Det kan borgerne i Århus og København udelukkende takke en bestemt person for, nemlig hr. Poul Fischer.

Derfor vil jeg godt spørge hr. Poul Fischer: Er man i Dansk Folkeparti klar over, at dengang vi forhandlede indførelsen af taksttilskuddet, lagde vi fra Enhedslistens side afgørende vægt på, at det her handlede om fordelingspolitik? Det handlede om, at der skulle tages et socialt hensyn, bl.a. til pensionisterne, til de uddannelsessøgende og til mennesker med beskedne indkomster.

Er hr. Poul Fischer enig i, at når de skal betale en sådan takststigning på nogle steder 10, 12 eller 15 pct., så er det noget, der rammer deres økonomi særdeles hårdt? Så er det noget, der er asocialt. Så er det noget, der strider imod det, som Dansk Folkeparti hævder at ville varetage, nemlig f.eks. pensionisternes levevilkår.

Hr. Poul Fischer påstod, at taksttilskuddet ikke havde haft nogen virkning. Er det ikke rigtigt, at virkningen kan man gå ud og se i Århus og i København i disse dage? Virkningen er nemlig, at der skal flere penge op af tegnebogen for at komme ind i bussen ...

Formanden:

Jeg tror, at spørgsmålet står lysende klart for hr. Poul Fischer. Nu får han mulighed for at svare, værsgo.

Poul Fischer (DF):

Det er jo ikke korrekt, når hr. Keld Albrechtsen siger, at det var et fordelingspolitisk tiltag; man foretog i 1997. Det var et miljøpolitisk tiltag, man foretog. Det var for at bringe flere fra biler over i den kollektive trafik. Det var det, der var tale om, og det er jo ikke sket fyldest. Der er jo ikke kommet flere over i den kollektive trafik.

Og så skal vi jo ikke have skylden for, at det – når nu man fjerner noget, der ikke virker – så stiger med 10 pct. og 12 pct. Når man fjerner 10 pct., kan det jo maksimalt stige med 10 pct. Og det blev varslet halvandet år før. Der er mulighed for at justere ind, og der er mulighed for at effektivisere.

Når man så ser på, hvordan HUR's prisstigninger har været i perioden, hvor man har fået taksttilskuddet, er de i perioden fra 1998 til 2003 steget med mellem 30 pct. og 40 pct. – eller 10 pct. om året. Det er ganske enkelt løbet løbsk, og det skal vi da ikke have ansvaret for. Men det får vi formentlig svar på, når vi har en analyse fra ministeren.

Mogens Nørgård Pedersen (KD):

Sagt til trafikministeren: Jeg forstår godt kompetencefordelingen inden for den kollektive trafik. Men nu hørte vi lige for et øjeblik siden, at hr. Kaj Ikast skulle bestille tid hos DSB i over en uge, før han kan komme hjem. Jeg har somme tider på fornemmelsen, at man også i god tid skal bestille tid for at få lov til at køre ud af byen, fordi der simpelt hen er så stor trafiktæthed.

Og så opfordrer regeringen altså til, at vi skal købe flere biler. Det vil sige, at det presser flere biler ind i byerne med øget forurening og et dårligere miljø til følge. Vil trafikministeren ikke give mig ret i, at det ville give mindre forurening, hvis vi fik flere borgere flyttet over i den kollektive trafik i vores byområder?

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg synes, at hr. Kaj Ikastrs eksempel sådan set var et meget morsomt eksempel, og jeg er sikker på, at de fleste folketingsmedlemmer kan nikke bekræftende til det. DSB er blevet en så stor succes, at det nogle gange kan være svært at få plads. Det er jo også derfor, det er så glædeligt, at det forlig, som hr. Nørgård Pedersen og hr.