

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Hvis hr. Henrik Vestergaard ejede en ægte liberal sjæl, ville han blive imponeret over folk, der er i stand til at stå ene, men stærkt i kampen for visse principper, herunder afskaffelse af landbrugsstøtte.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 12 af Henrik Vestergaard (V), Claus Larsen-Jensen (S), Jørn Dohrmann (DF), Helle Sjelle (KF), Elisabeth Arnold (RV) og Bodil Kornbek (KD) (*se side 1134*) vedtoges med 92 stemmer (V, S, DF, KF, RV og KD) mod 10 (SF); 1 (EL) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 11 af Jørn Jespersen (SF) (*se side 1131*).

Forslag til vedtagelse nr. V 13 af Keld Albrechtsen (EL) (*se side 1135*).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Forespørgsel nr. F 15:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om udviklingen i den regionale kollektive trafik, herunder omfang, betjening, passagerantal og prisniveau?« Af Keld Albrechtsen (EL), Line Barfod (EL), Pernille Rosenkrantz-Theil (EL) og Søren Søndergaard (EL).

(Forespørgslen anmeldt 21/10 2003. Fremme af forespørgslen vedtaget 24/10 2003).

Begrundelse

Keld Albrechtsen (EL):

Denne debat er rejst på baggrund af de store problemer, som den kollektive trafik står i – pro-

blemer, der jo indebærer, at der er meget store prisstigninger over hele linjen, de allerfleste steder i landet endda meget betydelige prisstigninger.

Vi er nu kommet helt frem til den situation, at prisstigningerne er så slemme, at de faktisk medfører fald i passagertallet. Passagertallene falder i S-togs-trafikken, på dele af de regionale strækninger og i dele af den lokale trafik i f.eks. hovedstadsområdet. Vi er altså nået til den situation, hvor regeringen bevidst styrer trafikpolitikken på en sådan måde, at man ved, passagertallet falder.

Jeg synes, det er en meget alvorlig situation, for så kan man jo ikke samtidig have en målsætning om, at man skal styrke den kollektive trafik for at forhindre færdselsuheld, spare på energien og opretholde Danmarks klimaforpligtelser, osv. osv. Dette synes jeg må give anledning til ekstra stof til eftertanke på baggrund af, at regeringen sammen med nogle af Folketingets partier i går indgik en aftale, som man ligefrem har kaldt historisk, på jernbaneområdet – en aftale, der indebærer et fuldstændigt svigt af den kollektive trafik.

Aftalen medfører, at opgaverne bliver forsømt, og at der ikke tages hånd om problemet med prisstigningerne i den kollektive trafik. Man bygger tværtimod videre på den aftale, som blev indgået sidste år mellem regeringen og Dansk Folkeparti om fjernelse af takstilskuddet – en aftale, som nu også Det Radikale Venstre beklageligvis har koblet sig på.

Kl. 13.45

Det samlede billede for den kollektive trafik ser dystert ud, men jeg håber naturligvis – selv om jeg på baggrund af de begivenheder, der fandt sted i går, godt ved, at der ikke er så meget at have håbet i på denne side af et kommende folketingsvalg – at ministeren har andet og mere at tilbyde i debatten end den aftale, vi fik udleveret ovre i Finansministeriet i går, for den indeholder ingen løsning på problemerne. Den indeholder en accept af fortsatte meget, meget betydelige takststigninger, som vil være med til at drive passagertallet nedad, være med til at skabe yderligere trafikproblemer i vore store byer og være med til at svække og måske umuliggøre den målsætning, jeg egentlig troede, vi alle sammen havde om at styrke den kollektive trafik.

Besvarelse

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Hvordan en 10-årig aftale på jernbaneanområdet til 65 mia. kr. kan være en nedprioritering af den kollektive trafik, kan jeg simpelt hen ikke forstå. Men sådan er der jo så mange ting.

Jeg er blevet bedt om at oplyse om udviklingen i den regionale kollektive trafik – altså den regionale kollektive trafik – og jeg vil koncentrere mig om de seneste 10 år.

Den regionale kollektive trafik består af både tog- og bustrafik. Jernbanen er ryggraden i den kollektive trafikbetjening, og den er i det store og hele statens ansvarsområde. Ansvar for den regionale og lokale kollektive trafik, som primært består af bustrafik og tillige de tidligere privatbaner, er derimod i henhold til lovgivningens amternes og kommunernes ansvar. Det må være vores udgangspunkt.

Der foreligger ikke sådanne data for bustrafikken, at man kan lave et komplet billede af situationen på landsplan. Det er således ikke muligt på konsistent måde at skelne mellem lokal og regional bustrafik. Data opgøres på forskellig måde hos de forskellige regionale og lokale myndigheder, og det er f.eks. ikke alle steder, der tælles passagerer.

Jeg vil belyse nogle overordnede tendenser i den regionale bustrafik i årene 1993-2002 baseret på data fra Amtsrådsforeningen og HUR samt Danmarks Statistik. Antallet af passagerer belyses her ved et udsnit bestående af de amtslige trafikskaber i Vejle Amt, Århus Amt, Nordjyllands Amt, Ringkjøbing Amt, Bornholms Amt og HUR. Her har passagerantallet samlet set ligget på nogenlunde samme niveau siden 1993. Der er dog betydelige variationer i passagerudviklingen i de enkelte trafikskaber.

I 2002 er bustrafikken med en enkelt undtagelse faldet lidt i forhold til 2001, men det kan ikke have noget at gøre med de 360 mio. kr., som hr. Keld Albrechtsen altid taler om, for de får jo først virkning fra 2004.

I hovedstadsområdet skyldes faldet i bustrafik fra 2001 til 2003 i høj grad tilkomsten af metroen, som tilbyder højfrekvent og hurtig kollektiv transport i rejserelationer, som tidligere var busbetjent. Mange tidligere buspassagerer benytter nu metroen. I første halvår 2003 har metroen haft flere påstigere, end busserne har tabt, og alt i alt har antallet af passagerer i hovedstadsområdet været lidt større end i den samme periode året før. Dette kommer efter en periode

med et stigende antal passagerer i hovedstadsområdets busser og S-tog.

De tidligere privatbaner, nu lokal- og amtsbanerne, udgør en meget lille del af den samlede kollektive trafik. Udviklingen i passagerertallet har på disse baner ligget ret konstant gennem perioden, og passagertallet er også her faldet fra 2001 til 2002. Fra 2002 ligger passagertallet på niveau med tallet for 1993.

Udbuddet af bustimer er opgjort for samtlige amtslige trafikskaber uden for hovedstadsområdet samt for HUR. Udbuddet har for disse skaber været stort set uændret i perioden til og med 2002, og i 2002 lå udbuddet på samme niveau som i 1993.

Kl. 13.50

Flere og flere af de amtslige trafikskaber administrerer også telebus- og teletaxaordninger. Det er en behovstyret betjening, som i al sin enkelthed går ud på, at en busafgang kan gennemføres, hvis den er bestilt i forvejen. Ordningerne, som også etableres i kommunalt regi i de kommuner, der ikke er underlagt et trafikskab, benyttes i høj grad til betjening af lokalområder og lokaltrafik, mens der kun sjældent er tale om betjening af regionaltrafik.

Fra 1993 til 2003 er de gennemsnitlige bustakster steget med 30 pct., mens de generelle forbrugspriser er steget med 25 pct. Som jeg tidligere har oplyst Folketinget om, kan det konstateres, at der i en række tilfælde siden 1998 har været takststigninger, der overstiger pris- og lønudviklingen. Ifølge foreløbige oplysninger fra Amtsrådsforeningen og fra HUR vil de gennemsnitlige takststigninger i 2004 i de fleste amter ligge på 6-8 pct. HUR topper med 12 pct. tæt fulgt af Bornholm med 11 pct.

Togtrafikken udgør som sagt ryggraden i det landsdækkende kollektive trafiksystem, og togtrafikken har gennem de seneste 10 år været inde i en yderst positiv udvikling. Antallet af DSB-rejser uden for S-banen, altså i DSB's regional- og fjerntrafik, er steget med 23 pct., og produktionen er steget med 19 pct. de sidste 10 år. Dette er yderst imponerende.

Der er mange forklaringer på denne positive udvikling for fjern- og regionaltrafikken. Den vigtigste er, at togtrafikken med etableringen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund har fået et væsentligt løft. Vi ser f.eks., at stadig flere mennesker bor i Odense og arbejder i København, og de vanlige forestillinger om, hvad der er fjerntrafik, og hvad der er regionaltrafik, er under nedbrydning. Vi ser, at togtrafikken

udvikler sig kraftigt over Øresund, samt at banen mellem København og Kastrup i løbet af få år er blevet en af de mest anvendte på hele jernbanenettet.

Det må omvendt erkendes, at udviklingen ikke har været positiv i S-togs-trafikken i København. Her er rejsetallet faldet med 7 pct. i de sidste 10 år, selv om produktionen samtidig er udvidet. I betragtning af de store investeringer i dobbeltspor samt den udskiftning af alle tog, som er i fuld gang, er det ikke tilfredsstillende.

Det må også tilføjes, at der er svipsere ind imellem, f.eks. på Svendborgbanen i øjeblikket. Det kan ingen være tjent med, og DSB arbejder på at bringe forholdet i orden. Senest har DSB tilbudt de rejsende på Svendborgbanen at rejse gratis i en måned for at imødegå et passagerfald forårsaget af de gener, kunderne har oplevet. Jeg synes, det er et godt initiativ og jeg håber, at Svendborgbanen inden længe kan køre uden aflysninger eller større forsinkelser, så den kollektive trafikbetjening på Fyn kan få det tilsigtede og helt rimelige, nødvendige løft.

Togtrafikken er i de senere år blevet tydeligt mere effektiv. Driftsbudgetterne er i regional- og fjerntrafikken faldet med 20 pct. i løbet af de sidste 4 år, og da der samtidig kører flere tog med flere passagerer, er udgifterne til at transportere én passager 1 km reduceret med over 25 pct. Det er aldeles imponerende, og jeg er ikke i tvivl om, at en stor del af årsagen til denne udvikling skal søges i DSB's bestræbelser på at ruste sig til den nye konkurrence, man har fået ved udbud af trafikopgaver. Jeg synes, det er en flot og dygtig indsats, man har ydet i DSB.

Som bekendt besluttede et bredt flertal i Folketinget at udbyde togtrafikken i Midt- og Vestjylland. Specielt på de små sidebanetrækninger, hvor man for ikke så mange år siden diskuterede nedlæggelse af togtrafikken, er omkostningerne reduceret særlig meget takket være udbudsprocessen, og samtidig er trafikken sikret frem til 2010, hvor der skal ske et genudbud. På baggrund af de positive erfaringer vil vi fortsætte udliciteringsprocessen på jernbaneområdet, men det skal efter min mening ske i en gradvis, rolig proces. Regeringen har nu indgået aftale om at udbyde mindst en tredjedel af DSB's nuværende produktion uden for fjern- og S-togs-trafikken på denne måde i løbet af de næste 10 år.

Regeringen har fremlagt en meget ambitiøs plan for satsningen på jernbaneområdet gennem de næste 10 år. Et bredt flertal tilsluttede sig som

bekendt denne plan i går, men det var ikke så bredt, som det burde have været. Planen standser de senere års nedslidning af banenettet og indleder en genopretning, og bevillingerne til fornyelse og vedligeholdelse af banenettet øges markant. Med det nye oplæg øges bevillingerne til gennemsnitlig 2,5 mia. kr. årligt over de næste 10 år, hvilket er noget højere end i den tidligere regerings rammeaftale, der nu udløber.

Kl. 13.55

En stor del af planen finansieres af besparelser på DSB, men det er ikke, fordi det går ud over den trafikale service. Tværtimod. Trafikbetjeningen udvides i de kommende år med flere nye tog og i visse tilfælde også hurtigere tog.

Alt i alt synes jeg, der tegner sig et billede af en kollektiv banetraфик, der kan tilbyde et service- og kvalitetsniveau, som giver grundlag for optimisme også for den fremtidige udvikling.

For den lokale kollektive trafik er konkurrencen fra bil og cykler selvfølgelig mere følelig, men jeg finder det glædeligt, at de lokale og regionale myndigheder til trods for denne situation synes indstillet på at opretholde et trafikomfang, så der fortsat også her er et rimeligt serviceudbud.

Forhandling

Keld Albrechtsen (EL):

Det er i virkeligheden ganske utroligt, at ministeren i en situation, hvor den kollektive trafik står i en dyb krise som følge af regeringens politik og planlægning, så her prøver at tegne et nærmest rosenrødt billede af situationen.

Regeringen indgår et forlig med Dansk Folkeparti og De Radikale efter princippet om at fodre hunden med dens egen hale. Det er brugerne af den kollektive trafik, der via DSB's overskud og via fjernelse af statens taksttilskud selv skal finansiere reparationen af skinnerne. Det bygger på et sminket DSB-budget, som sandsynligvis er hårdt presset, for motorveje må man godt bygge for skatteydernes penge, men forbedringer i den kollektive trafik skal passagererne selv betale. Der er ikke ligestilling mellem trafikantgrupper i dette land. Der er en privilegeret stilling for nogle, og andre kan få lov til at betale ved kasse et. Jo, men det er situationen, og det er derfor, den kollektive trafik er i krise.

Jeg tror, ministeren kom til at nævne et tal på 91 mia. kr. Det var vist hans motorveje, han dér kom til at regne sammen. Der er i hvert fald ikke

tale om at give 91 mia. kr. til den kollektive trafik. Det er så baggrunden, som vi diskuterer på i dag.

Dertil kommer, at når vi ser på den regionale togtrafik, har ministeren åbenbart draget den erfaring af Arrivaskandalen, at det er ad den vej, man skal fortsætte. Allerede før man har set, om Arriva nogen sinde kan komme til at køre, når de ikke længere får hjælp fra DSB, har man konkluderet, at de Arrivatog var en fantastisk succes. Det har man allerede konkluderet. Så det skal vi have noget mere af. Nu skal nogle flere regionalplaner udleveres til samme skæbne. Det synes jeg er en besynderlig måde at lære af tingene på.

Nu går jeg så over til det spørgsmålet om takststigningerne, som ministeren ganske korrekt sagde ikke alle sammen skyldes fjernelsen af statens tilskud; der er også takststigninger, der først og fremmest skyldes, at private selskaber altså ikke er ret gode til at løse sådan nogle kollektive transportopgaver, og derfor bliver prisstigningerne hele tiden alt for store. Og det har ikke kunnet lykkes de private operatører at holde deres udgifter inden for den almindelige pris- og lønramme. De er simpelt hen ikke dygtige nok. De er ikke så dygtige som andre firmaer. Jamen det er da dybt beklageligt.

Det går jo ud over passagererne, og kendsgeringen er jo så, som ministeren også nævned, og det er jeg helt enig i, disse stigninger på helt op på 12 pct. i nogle områder. Jeg vil godt bede ministeren bekræfte, at det vel at mærke er med en indbygget prisekspllosion i sig, som kommer i de efterfølgende år. F.eks. har Århus Amtskommune kunnet udsætte noget af virkningen af bortfaldet af det statslige taksttilskud, fordi man havde sparet en lille smule penge op. Dem bruger man så til at udjævne stigningen.

Og det har man gjort mange steder; således at virkningen af den politik, der nu føres her på Christiansborg, hvor man tager pengene fra taksttilskuddet, altså bliver, at vi ikke alene har de meget store stigninger, som ministeren også bekræftede, pr. 1. januar 2004, men at der pr. 1. januar 2005 venter tilsvarende stigninger på passagererne. Jeg mener, det er uansvarligt. Det vil jeg sige.

Kl. 14.00

På den baggrund ønsker i hvert fald tre partier her i Tinget en anden politik. Derfor skal jeg på vegne af hr. Poul Andersen, hr. Morten Homann og mig selv fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget finder, at den kollektive trafik bør styrkes, opfordrer Folketinget regeringen til at fremsætte forslag om

- at der genindføres et statsligt tilskud til ned-sættelse af takster i regional og lokal kollektiv trafik;
- at der indføres et loft over prisstigninger i den kollektive trafik og en revurdering af takststrukturen, som tager sigte på at øge antallet af rejser med kollektive transportmidler;
- at der sikres fortsat udbygning af nærbanerne og en særlig indsats i de byområder, hvor der er konstateret tilbagegang for den kollektive trafik, og
- at styrke den regionale planlægning og brugerinddragelsen på trafikområdet.

Endelig opfordrer Folketinget ministeren til at få styr på de igangværende nærbaner Odense-Svendborg og Grenåbanen samt det manglende sikkerhedssystem (ATC-t).«
(Forslag til vedtagelse nr. V 14).

Første næstformand (Svend Auken):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*se foran*). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Og så er den næste taler i ordførerrækken hr. Svend Heiselberg.

Svend Heiselberg (V):

Jeg kan straks sige, at vi selvfølgelig ikke kan stemme for det forslag, og vi er heller ikke enige i de synspunkter, som hr. Keld Albrechtsen giver udtryk for her fra talerstolen.

Regeringen har nøje fulgt den politik, som man har ønsket i sin tid fra HUR. Amtsrådsforeningens nuværende formand, Kristian Ebbensgaard, gav udtryk for det i et interview i Jyllands-Posten d. 23. marts 2001, hvor han sagde, at »vi aldrig har bedt om de penge, vi fik dem stoppet ned i halsen«. Og han tilføjede, at man skulle lave forbedringer af kvaliteten i stedet for at sætte priserne ned.

Og det er det, som regeringen nøje har gjort. Vi har skaffet mange milliarder kroner, og derfor har vi så mulighed for, at vi nu kan opfylde det ønske, som HUR og Amtsrådsforeningens formand gav udtryk for. Jeg vil også gerne sige, når vi er ved prisstigninger, at det jo også forholder sig sådan, at problemet med takststigninger er, at det jo er delvis selvskabte stigninger.

Takststigninger kunne jo helt være undgået, såfremt HUR havde benyttet blot en del af ud-budsgevinsten til at sænke taksterne. Amternes tilskud til kollektiv trafik i hovedstadsregionen er ifølge Amtrådsforeningens opgørelse faldet med ca. 350 mio. kr. i 2000-priser fra 1995 til 2001, mens det bortfaldne statslige statstilskud kun udgør 100 mio. kr.

Ellers kan jeg i øvrigt henholde mig til det, som trafikministeren har sagt. Jeg er enig i, at jernbanen er ryggraden i den kollektive trafik. Og det er i det væsentlige statens ansvar, at vi på vores ansvarsområde har en fornuftig udvikling med en større passagertilgang, sådan som trafikministeren også gav udtryk for.

Vi har også ansvaret for, at DSB kan købe nye tog, og her ved vi jo, at der foretages milliardkøb og -bestillinger af nye tog. Samtidig øges investeringer i forbedringer og udbygning af vores jernbaner og af metroen. Vi glæder os over, at regeringen satser stort på jernbaneområdet over de næste 10 år. En genopretning og fornyelse af jernbanenettet er hårdt tiltrængt, og vi hilser planerne velkommen. Her kan vi så bare konstatere, at de, der taler så meget om den kollektive trafik, ikke rigtig vil være med til at skaffe penge.

Kl. 14.05

Feks. glæder vi os over, at efter at konkurrencen på jernbanen er blevet en realitet, er der også sket en positiv tilgang af passagerer i togtrafikken, og det er sket, selv om benzinpriserne har været stagnerende. Årsagen er også, som trafikministeren har været ind på, bl.a. de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Her må vi også spørge, hvor hr. Keld Albrechtsen var henne dengang. De to forbindelser har gjort den kollektive trafik mere interessant, men også her ved vi jo, at det var regeringspartierne og også Socialdemokratiet, der måtte bære det igennem. Hr. Keld Albrechtsens parti sagde nej og ville ikke være med til at støtte det.

Så er der busserne, og her skal man falde over HUR og amterne og kommunerne, og jeg skal gerne medgive, at tingene ikke kører optimalt her.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er der to korte bemærkninger. Den første er fra hr. Keld Albrechtsen, og den næste er fra hr. Morten Homann til hr. Svend Heiselberg.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det er jo altid bekvemt at have den holdning, at det er alle andres skyld, og så kommer hr. Heiselberg med sit gamle citat. Det er jo en genbrugsvare, han har liggende på hylden. Jeg kan mindes, at den har været brugt og misbrugt også i tidligere bemærkninger, og det er jo snart ved at være et bedaget citat. Yngre generationer vil formentlig ikke kunne genkende det.

Det er jo sådan, at holdningen ikke er den samme i HUR og i de andre kommuner og amter nu om dage. Der er holdningen den, at man godt er klar over, at man er nødt til at budgettere med takstforhøjelser, men man ved, at man ikke får det fulde udbytte af takstforhøjelsen, fordi takstforhøjelsen koster passagerer. Det er en ond cirkel, man er inde i, og hvis hr. Heiselberg vil have det bekræftet, så kan han gå ind og se i Amtrådsforeningens materiale, hvor man direkte er nødt til at budgettere med et tab, fordi man ved, at man taber passagerer som følge af takststigningerne.

Så hr. Heiselberg er helt ude af takt med tiden. Jeg er bange for, at han faktisk slet ikke ved, hvad der foregår ude omkring. Men det bekymrer ham heller ikke, for det er jo deres egen skyld.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg kan konstatere, at den væsentligste, om ikke den eneste, grund til, at hr. Svend Heiselberg ikke kan stemme for det forslag til vedtagelse, der er fremsat, er, at man deri målrettet går ind for at sænke priserne på den kollektive trafik. Og det er selvfølgelig klart, at der er en holdningsforskel. Venstre går målrettet efter at hæve priserne, hvor oppositionen går målrettet efter at sænke dem.

Jeg vil godt lige spørge også i forlængelse af det her citat fra Kristian Ebbensgaard, som hr. Svend Heiselberg er så begejstret for: Hvis man, bare for at tage den seneste undersøgelse, læser Søndagsavisen så sent som i søndags, så er der jo offentliggjort en undersøgelse, hvor man faktisk har spurgt, hvad der skal til, for at folk vil benytte den kollektive trafik. Og der kom det i den forbindelse ud som en suveræn nr. 1, at priserne skal ned.

Gør det ikke det mindste smule indtryk på hr. Svend Heiselberg, at folk faktisk siger, at lavere priser kan få dem til at tage den kollektive trafik? Hvordan kan det så være, at Venstre i stedet

for hæver priserne? Er det for at skræmme folk væk?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jamen det er en misforståelse. Vi hæver ingen priser. Det er HUR og amterne, der hæver priserne. Det blander vi os faktisk ikke i. Og man kan jo så spørge, som jeg også gav udtryk for, hvorfor amterne ikke har brugt den gevinst ved udlicitering til at sænke priserne med. Som jeg nævnte, så har Amtsrådsforeningen jo efter sin egen opgørelse rent faktisk tjent 350 mio. kr. på det, som de kunne have brugt til at sænke priserne med. Det er Amtsrådsforeningens egen opgørelse.

Men vi blander os ikke i deres prisfastsættelse. Det er noget, de selv afgør, så det er en stor misforståelse.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Keld Albrechtsen og derefter hr. Morten Homann, og det er stadig væk spørgsmål til hr. Svend Heiselberg.

Kl. 14.10

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg tror i hvert fald, at der er mange mennesker ude omkring i hovedstadsområdet, som, når de hører det, hr. Heiselberg siger her, vil have vanskeligt ved at genkende, hvad det er, der foregår, i hvert fald hvad det er, der foregår inde i hr. Heiselbergs hoved, for kendsgerningen er jo, at man i første omgang var nødsaget til at bebude en takststigning på 17,5 pct. i HUR. Den skræbde man så penge sammen selv til at få nedsat til, så vidt jeg husker – ministeren kan bekræfte talene, tror jeg – 12 pct. Men længere kunne man jo ikke komme ned, fordi hr. Heiselberg og flertallet i Folketinget havde taget takstilskuddet. Så man var jo altså nødt til at gennemføre en stor stigning.

Så siger hr. Heiselberg nu, at det har han ingenting haft med at gøre. Han er helt uskyldig. Han har nærmest slet ikke hørt om det. Det er bare noget, de går i hovedstadsområdet og finder på, at befolkningen altså skal straffes med en takststigning.

Jamen det er mageløst. Det er en form for ansvarsforflygtigelse, som jeg simpelt hen ikke synes er klædelig for hr. Heiselberg. Hr. Heiselberg holder sig ikke tilbage, når det gælder om at finansiere fuldstændig overflødige motorveje ude

i de yderste udkantsområder i Danmark, hvor der aldrig kører en bil; så er der ingen problem med at finde penge i statskassen...

Første næstformand (Svend Auken):

Nej, men til gengæld er der her problemer med taletiden.

Keld Albrechtsen (EL):

O.k.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg begynder allerede at glæde mig til hr. Svend Heiselbergs næste indlæg. Det bliver vel noget i retning af, at man foreslår at fjerne bloktilskuddet og så påstår, at man ikke har noget at gøre med de skattestigninger, som så vil komme ude i kommunerne.

Kan vi ikke bare for at få alting på det rene blive enige om, at regeringen med Venstre i spidsen har fjernet et tilskud til at holde priserne nede i den kollektive trafik, og at priserne nu som følge af det stiger? Det er rigtigt, at det er amterne, som står med det sure arbejde med at få budgetterne til at hænge sammen og skal opkræve pengene, men det er regeringen med hr. Svend Heiselbergs parti i spidsen, som har fjernet takstilskuddet, hvad der har ført til prisstigninger. Det var det ene.

Det andet, som jeg godt kunne tænke mig at høre hr. Svend Heiselberg om, er, om det ikke er sådan, at den takstnedsættelse, den pulje, som man lavede, rent faktisk virkede og havde en effekt på priserne. Hvis man læser Færdselsstyrelsens rapport, hvor de har undersøgt det, så kommer de frem til den meget entydige konklusion, at det faktisk hjalp på priserne, at vi faktisk fik lavere priser og dermed fik flere folk til at finde det attraktivt at bruge den kollektive trafik.

Nu ved jeg godt, af rapporten er fjernet af smagsdommerne fra Færdselsstyrelsens hjemmeside, men jeg tror, at hr. Svend Heiselberg kan bekræfte det alligevel.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jamen jeg er nødt til at sige igen, at vi ikke havde blandet os i, om de så havde givet 100 pct.s refusion og sat priserne ned eller havde givet så stort tilskud, at der ikke var blevet nogen takststigninger. Det blander vi os jo ikke i. Det er op til HUR og op til Amtsrådsforeningen.

Så det her med at ville beskyldte regeringen for, at vi er skyld i, at de skal hæve priserne, jamen det er jo deres eget ansvar. Hvis de vil, så må de jo hæve priserne, ellers må de jo rationalisere, og ellers må de jo bruge de 350 mio. kr., som de fik ind ved udbud, og som de jo rent faktisk ikke brugte. Dem skulle de jo have brugt til at sænke priserne med.

Første næstformand (Svend Auken):

Ja, så er det først fru Margrete Auken, og efter hende er det hr. Keld Albrechtsen, og efter ham er det hr. Poul Andersen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Sjældent har jeg set så uskyldsren en person som hr. Svend Heiselberg, der står her og siger, at det da ikke er hans skyld, at folk har færre penge, bare fordi regeringen har taget dem. Det er jo stort set det, der blev sagt her. Bare fordi vi har taget pengene, så kan vi da ikke gøre for, at der er færre af dem. Det er folk da selv ude om.

Og så tillader hr. Heiselberg sig oven i købet at sige, at de da bare kunne have brugt det, de fik ind ved rationaliseringerne, efter at Venstre har snuppet det, der kom ind ved rationaliseringerne, fra DSB og lagt det ned i det store hul i kassen, som jo kom, fordi man ikke ville have skattestigninger overhovedet. Så går man herhen til amterne, som er blevet bundet på arme og ben, de kan overhovedet ikke rokke sig, for de har fået meget, meget strammere regler, det fik de allerede sidste år, og tager de 350 mio. kr. fra dem, og så siger man bagefter, at det er deres egen skyld, at priserne stiger.

Jeg ved ikke rigtig, hvad det er for en ret, den dér skal holde ved, men jeg håber da ikke, at den holder ved folkeretten; den ville dumpe ved enhver anden.

Kl. 14.15

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Hr. Heiselberg ved måske, at man f.eks. i Århus Amtskommune, hvor man jo også har ansvaret for regional trafik, har skrabet nogle penge sammen i amtskommunens egen kasse, har jeg forstået, sådan at effekten af bortfaldet af det statslige tilskud først slår igennem i 2005. Det vil sige, at man virkelig har anstrengt sig for at prøve på at afbøde virkningen over for passagererne. Men er hr. Heiselberg ikke enig i, at det så koster på sygehusene, fordi det er sygehusene, der

kommer til at betale, når amtet skal finde nogle penge? Er det ikke rigtigt, hr. Heiselberg? Hr. Heiselberg siger, at så kan de bare betale. Hvor skal Århus Amtsråd efter hr. Heiselbergs mening finde de penge henne?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det undrer mig meget, at man her vil sige, at det må være amternes og kommunernes eget ansvar. Hr. Heiselberg ved jo godt, at der er årlige forhandlinger med amter og kommuner, hvor man fastlægger, hvilke rammer man skal holde sig inden for, og hvor man også kompenserer for de ekstra opgaver, som der er fastlagt. Jeg skal senere i mit indlæg komme med et citat fra en personligt nævnt borgmester omkring det her, en partifælle til trafikministeren, der heller ikke er tilfreds med det, der er foregået, og som også meget klart peger på, at det her jo er et stort problem. Hvor skal man hente pengene fra? Det vil, som hr. Keld Albrechtsen klart udtrykker det, skulle gå ud over noget andet.

Og så vil jeg også gerne vide, om det er sygehusene, som hr. Heiselberg synes, det vil være en god ting at pille ved, eller om der skal være et lavere serviceniveau i nogle af de andre elementer, som man fra regeringens side har aftalt at give kommuner og amter mulighed for at gå ind og pille i.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg kan kun gentage, at vi ikke blander os i, hvor amterne finder deres penge henne til deres forskellige budgetter. Det er amternes, det er HUR's ansvar, det er en opgave, som de har ønsket at have. Og de må jo så selv fastsætte de priser, som de vil. Når man vil drive en forretning, så må man jo selvfølgelig sørge for, at man finder de nødvendige penge, der skal til for at drive forretningen. Og der mener jeg, at det er utidlig indblanding, hvis det er sådan, at vi fra Folketingets side begynder at blande os i det og sige, at nu skal de bruge penge både til det ene og det andet. Det er amternes opgave, så det overlader vi trygt til dem.

Og så synes jeg, at hvis det er sådan, at de har store problemer med det, så har de jo en opgave ligesom en hvilken som helst anden virksomhed med at forsøge at rationalisere og få noget ud af de penge, som de har at arbejde med. Andet er der ikke at sige til det her.

Så vi har fra regeringens side fulgt de klare ønsker, som jeg har citeret nogle gange her fra Folketingets talerstol, at Kristian Ebbensgaard, nuværende formand for Amtrådsforeningen, daværende formand for HUR, har givet udtryk for, og det er synspunkter, som jeg vil tro stadig væk er gældende. I hvert fald har regeringen også tilrettelagt sin politik bl.a. ud fra de betragtninger, at vi skal have et bedre jernbanenet, og det tror jeg vil blive til glæde for alle passagerer. Og det burde man tilskynde til og være glad for i Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det først fru Margrete Auken, og efter hende er det hr. Morten Homann, og efter ham er det hr. Poul Andersen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu fristes jeg igen til at citere min tilbagevendende iagttagelse om hr. Heiselberg, at hr. Svend Heiselberg er bedre begavet, end han foregiver, og at det derfor er fup, når han står heroppe og siger, at han ikke har opdaget, hvad det er, der sker i denne her sag. Jeg ville kunne undskylde det, hvis jeg ikke vidste bedre. Det gør jeg.

Jeg må indrømme, at jeg ikke har meget at have det i i øjeblikket, når jeg påstår andet, når hr. Heiselberg bliver ved med at sige, at det ikke er regeringens skyld, at amterne ikke har nogen penge, efter man har taget dem fra dem. At det ikke er regeringens skyld, at amterne ikke kan bruge penge til den kollektive trafik, efter man har bundet dem på arme og ben med hensyn til, hvor meget de kan rokke sig i den der sammenhæng. Hvis man havde givet dem lidt friere hænder til at arbejde med det, så havde det nok set anderledes ud.

Hr. Heiselberg har ret i, at der oprindeligt, da tilskuddet kom, var kritik af det. Man ville gerne have det på en anden måde, og derfor førte vi det også videre på en anden måde. Men det, hr. Heiselberg ikke har ret i, er, at det så ikke, når man så bagefter kommer og tager dem, har en dramatisk virkning. Så bliver det set af passagererne, og det så kobles på de øvrige tilskud, som man derudover påstår, at man bruger til banevedligeholdelse, mens man reelt fylder op i det hul, man har lavet lige inden.

Kl. 14.20

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg synes, det er lovende, hvis det, hr. Svend Heiselberg siger, er udtryk for en ny kurs fra regeringens side over for amterne, for hvis det er amternes eget problem at få det her til at hænge sammen, så må det vel også betyde, at amterne så selv kan bestemme, hvilken skattesats de vil opkræve. Jeg kan jo ikke forstå hr. Svend Heiselberg anderledes. Enten styrer regeringen intensivt det her område, og så har man så også et medansvar som medlem af Folketinget fra Venstre, eller også lader man det være op til amterne. Det er jo klart, at når man styrer amterne så stramt, som man gør, så får det en klar effekt, når man fjerner sådan et taksttilskud.

Det, der glæder mig lidt, er, at hr. Svend Heiselberg jo ikke gjorde sig nogen som helst anstrengelser for at benægte det meget klare faktum, man kunne se på forsiden af Søndagsavisen, nemlig at priserne er den altafgørende, den mest afgørende enkeltfaktor i forhold til, om folk får lyst til at benytte den kollektive trafik eller ej, og derfor er det også klart, at de takststigninger, som bl.a. Vestres fjernelse af taksttilskuddet har medført, jo nu har foranlediget, at hver anden kollektive trafikbruger i HUR-området overvejer at forlade den kollektive trafik.

Så er der en meget tydelig sammenhæng: Højere priser, færre passagerer.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er ikke mit indtryk, at hr. Svend Heiselberg er fraværende i salen, når det der forgår nogle vigtige diskussioner, heller ikke når indenrigsministeren eller sundhedsministeren er på og skælder kommuner og amter ud for, at de ikke følger op på det, der er vedtaget og aftalt i forhold til det, jeg tidligere har nævnt, nemlig de årlige aftaler mellem amter og kommuner. Det er derfor lidt hult, hvad der bliver sagt her i dag.

Men jeg kan også fornemme, at der måske er lidt bevægelse, og derfor er jeg selvfølgelig også spændt på, om Venstre kan tilslutte sig det fremlagte forslag til vedtagelse, fordi vi netop her også signalerer, at vi med den takststruktur, vi har, jo kan gå ind og prøve at kigge på, om vi kan gøre lidt anderledes. Det er vi da meget åbne over for at kigge på, og det er også det, vi mener, at vi bør gøre, inden vi fastlægger os på noget nyt.

Jeg synes, at hr. Svend Heiselberg ligesom signalerer noget i den retning, men det kan jo

være, at det er noget, jeg har misforstået, men det kan også være, at jeg bliver positivt overrasket. Så det er jeg jo spændt på at høre nærmere om.

Første næstformand (Svend Auken):

Ja, så er det hr. Svend Heiselberg for at svare, og så tror jeg, at vi nærmer os tidspunktet, hvor vi kan gå videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg tror allerede, at jeg har sagt, at Venstre ikke kan stemme for det forslag til vedtagelse, og jeg vil også gerne tilføje, at vi heller ikke er indstillet på, at vi skal til at give tilskud til nedsættelse af billetpriserne, sådan som der bliver foregøglet.

Men jeg synes, at det kunne være relevant, hvis vi engang brugte tid på at se på, om den konstruktion med HUR, Amtsrådsforeningen, der ellers driver den kollektive trafik, bliver drevet på en fornuftig måde. Jeg tror rent faktisk, at der kunne være gode gevinster at hente for passagererne, hvis det var sådan, at vi alvorligt kiggede på hele den konstruktion. Det er jo faktisk også med til, at vi har så høje billetpriser for S-togene. Så der er gode grunde til at prøve at overveje den fremtidige konstruktion inden for den kollektive trafik.

Til fru Margrete Auken, som jo altid sådan antyder noget om min begavelse, som jeg forstår, at fru Margrete Auken synes alligevel er bedre end mit udseende, eller hvad det nu er, må jeg jo så sige, at jeg jo selvfølgelig gerne ville kunne sige det samme om fru Margrete Auken, men sådan er der jo så meget.

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg plejer at sige, at hvis nogen udtaler sig om andres udseende her, så vil det blive påtalt af formanden.

Så er det fru Margrete Auken for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nej, det var kun, hvordan hr. Heiselberg lød. Det var ikke, hvordan hr. Heiselberg så ud. Det var, hvordan han lød, og at han er bedre begavet end det.

Men jeg vil så sige, og det bekræfter så, at jeg har ret, at der blev sagt nogle meget, meget kloge ting om organiseringen af den kollektive trafik. Jeg synes da, at det er spændende, hvis Ven-

stre er med på at sige, at vi skal have en bedre organisering. Nu er S-togene for os, der bruger dem, vil jeg lige sige, ikke det dyreste, vi har inden for den kollektive trafik, og slet ikke, når man rejser langt. Det er ikke det dyreste, vi har. Der er meget andet, der er meget, meget værre, så det er måske et dårligt eksempel.

Men den manglende organisering – nu skal vi jo slet, slet ikke i dag snakke Metro – er noget, som jeg tror, at vi kunne godt få kig på, hvis der vitterlig kom mangel på organisering, og der pludselig var et enkelt foretagende, der kom til at køre det her.

Kl. 14.25

Nu er det ikke det, vi diskuterer specielt i dag, men det kunne være en central debat at tage: Hvordan får vi organiseret den kollektive trafik, sådan at det faktisk blev brugerne, passagererne og byens liv, der var styrende for, hvordan det her skulle gøres, og ikke enkeltsektors forfængelighed.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Poul Andersen som ordfører.

Poul Andersen (S):

Vi er jo inde i en fase nu, hvor jeg synes, der er god grund til at takke Enhedslisten, fordi den har rejst den her forespørgsel i dag.

Jeg vil gerne indledningsvis sige, at for Socialdemokratiet er det vigtigt, at vi får tilrettelagt en trafik efter det, der er behovet, netop at vi tager sigte ud fra, hvad der er behovet i hovedstaden, hvor vi skal lægge vægten på det kollektive trafikssystem, ligesom omkring de større byer.

Men jeg må også sige, at når vi bevæger os ud i landdistrikterne osv., er det altså et spørgsmål om, at man altså der er dybt afhængig af privatbilen. For os er det et spørgsmål om både-og, så vi får en helhed i vores trafik og det, der skal være anvendeligt for den enkelte bruger i dagligdagen.

Så vil jeg gerne sige, at det hos mig ligesom hos hr. Keld Albrechtsen er noget, der skurrer lidt i ørerne, når ministeren her i dag siger, at det er en samlet investering på 91 mia. kr., der er fremlagt.

Nu skal jeg lade være med at stå og pille den ud set med socialdemokratiske øjne, men bare henvise til den tv-udsendelse, der var i går aftes, hvor en trafikforsker var inde for at kommentere det fremlagte forslag, og hvor man mener, at det, der ligger i den pakke her, er et sammenkøbt af

samtligte aftaler inden for området, hermed også fra tidligere regeringer osv., og at det efter hans udsagn var et spørgsmål om, at der i realiteten var et udestående i forhold til DSB, som skulle betale en stor og væsentlig del af det her på i størrelsesordenen 500-600 mio. kr. om året. Så var det ellers et spørgsmål om at finde i størrelsesordenen 350 mio. kr. i en 2-årig aftale i forhold til det med Banestyrelsen og renovering af jernbanenettet.

Jeg må sige, at det var lidt højere tal, end jeg ellers tidligere har hørt. Ved efterårstid, da det var efterårsferie, var det i størrelsesordenen nogle og tres milliarder kroner. Men jeg synes, det er interessant.

Forskerens udregning og gennemgang af det her er faktisk meget i tråd med det, som vi også kan se er det reelle indhold i den her aftale, hvor ministeren er ude at smykke sig med lånte fjer. Men det har jeg også selv sagt personligt til ministeren, man han har ikke ændret adfærd, og jeg synes jo, at man skulle tage at smykke sig med de reelle resultater, man opnår, i stedet for at tage æren på bekostning af andres indsats.

Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti fjernet taksttilskuddet, og det har haft en stor indvirkning på mønsteret i passagertrafikken. Og det er jo rigtigt, som hr. Morten Hermann har nævnt her i dag, at Søndagsavisen har haft en gennemgang af det. Overskriften på Søndagsavisens sidste udgave her fra weekenden er klar og tydelig: Vi dropper tog og bus. Det er det, man opnår ved det, man har iværksat fra regeringens og Dansk Folkepartis side.

Det vil også på længere sigt give utrolig store og uoverskuelige konsekvenser, hvis man tror, at man alene kan klare den fremtidige trafikudvikling kun ved at udbygge vejene i og omkring København. Der er en sammenhæng i tingene.

Det er også det, som ministerens kollega, borgmesteren på Frederiksberg, Mads Lebech, giver udtryk for:

Han siger i Søndagsavisen den 2. november: Jeg beklager, at regeringen har skåret i billetstøtten til den kollektive trafik i 2004. Det er uheldigt, at regeringen har skåret 340 mio. kr. væk. HUR mister alene 100 mio. kr., og det ville give en prisstigning på 18 pct., hvis ikke vi gjorde noget. Derfor har HUR givet ekstra 50 mio. kr. til den kollektive trafik i 2004 for at modvirke de værste stigninger.

Han forstår godt, at staten skal bruge penge til at forbedre skinnenettet, men det er ikke det

bedste tidspunkt at hæve billetpriserne på, fordi vi i forvejen er under pres, påpeger han.

Det var som sagt ministerens egen politiske kollega, borgmesteren på Frederiksberg.

Kl. 14.30

Det er en forudsætning, at vi også får udbygget nærbanerne, som det er aftalt. Jeg må sige, at den opfølgning, der har været på det, er utrolig skuffende. Jeg er udmærket vidende om, at Venstre og De Konservative ikke har været deltagere i forliget om Odense-Svendborg og Grenåbanen og også det omkring Aalborg.

Men det er lidt skuffende, når man på et møde den 6. oktober hos ministeren ligesom får ridset op, at der er problemer, og man så efterlyser noget, der skal gøres ved det, og de så ikke følger op på tingene med et notat.

Vi skriver den 6. november i dag, og vi har endnu ikke hørt noget. Jeg må sige, at den måde, som det her er håndteret på, er klart utilfredsstillende. Jeg vil gerne sige, at vi forventer en helt, helt anden indsats fra ministerens side, ellers må vi jo prøve at gøre andre ting. Hvis ministeren synes, at det skal følges op med ugentlige samråd, er vi selvfølgelig også i stand til det. Jeg synes bare, man skulle tage og trække i arbejdstøjet og se at få fulgt op på de ting, der også er en forpligtelse.

Poul Fischer (DF):

Inden for det statslige område udgør jernbandedriften et bidrag til den kollektive trafik og hermed også til den regionale kollektive trafik. Der kan vi glæde os over en positiv udvikling over den sidste halve snes år med hensyn til såvel kapacitet som antallet af brugere.

Denne udvikling er bl.a. begunstiget af de store broanlæg. Det er en positiv udvikling, som Dansk Folkeparti gerne ser fortsætter. For at få flere brugere til at anvende tog er der flere forhold, som absolut skal være i orden. Togene skal have en høj grad af regularitet: tog til tiden, hurtigere tog.

Hvis det er således, at man, hver gang man anvender toget, er i tvivl om, hvorvidt det overholder tidsplanen, så er de med til at jage kunderne væk. Det er det, vi for tiden ser på Fyn på Svendborgbanen. Halvdelen af kunderne er holdt op med at bruge togene, fordi de dag efter dag kommer for sent til deres arbejdspladser, og det er naturligvis ikke holdbart.

Nu kan vi se, at DSB tilbyder gratis transport i januar 2004 på Odense-Svendborg-banen i et forsøg på at få kunderne tilbage. Det er et godt

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 jernbaneanrådet 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.

Så jeg må bede om, at hr. Poul Fischer lige prøver at forklare, hvad det er for nogle penge, der skulle være kommet ekstra til jernbaneudbedring.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Spørgsmålet om, hvordan det kunne være, at der ikke var flere penge, har været rejst, og det har jeg også hørt hr. Poul Fischer på et tidligere tidspunkt udtale sig om, altså at den forrige regering jo havde droslet beløbene ned, så det faktisk er nede på et meget, meget lavt niveau. Det er ikke korrekt, og jeg ved, at hr. Poul Fischer er meget inde i stoffet.

Det var sådan, at den tidligere regering lavede en aftale med Venstre og De Konservative, hvori man var enig om, at man fokuserede lidt på vejene, og så droslede man lidt ned på vedligeholdelsespengene til jernbanenettet, og så skulle det her i 2004 køre frem igen. Det er jo en helt naturlig ting, at det så skulle genforhandles her for 2005 og årene fremover, fordi aftalen jo løb ud.

Men hr. Poul Fischer har fået pengene fra støtten til nedsættelse af billettaksterne, og det har han jo fået for 1 år, hvorimod Enhedslisten og SF havde en varig aftale om de penge. Så jeg ved ikke, om det er en god aftale.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Jeg vil gerne starte med at svare hr. Poul Andersen, der siger, at den forrige regering ikke har nedslidt skinnenettet. Jamen det er jo det, en rapport viser.

Hr. Poul Andersens parti har siddet med regeringsmagten i 10 år, og da den periode var forbi, og der blev udarbejdet en rapport over skinnenettets tilstand, viste det sig, at der er et efterslæb på 15 mia. kr. Så i den periode har man i hvert fald ikke gjort noget for at bringe det ajour.

Kl. 14.40

Så vil jeg igen vende tilbage til taksttilskuddet. De 350-360 mio. kr., som det beløber sig til, var jo et rent miljøpolitisk taksttilskud, der blev givet til den kollektive trafik for at bringe flere over i den kollektive trafik. Det blev givet sammen med andre tiltag på det område i 1997, men da det ikke viste sig at hjælpe, så flere kom over i den kollektive trafik – og jeg mener, at vi som politikere har en forpligtelse til at anvende statens midler bedst muligt – så har vi valgt den prioritering at sige, at det måske er en bedre re-

gularitet, der skal til for at bringe flere over i den kollektive trafik. Det er så det valg, der er gjort, og det er også det, der er med i den jernbaneløsning, som lige er blevet aftalt i går.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Sagt til hr. Poul Fischer: Det er jo ingen skam, at der ikke bliver foretaget noget, når man ikke har mulighed for det. Det, man ikke ligesom vil være ved her, er, at der er nogle aftaler, der udløber.

Aftalen udløber altså i 2003, og derfor skulle der laves en ny aftale. Der har man så valgt fra Dansk Folkepartis side at gå sammen med den siddende regering om at fortsætte processen med renovering af skinnenettet på bekostning af brugerne i den kollektive trafik. Det er jo det, der er sagens kerne i det her.

Nu står man og skal lave en finanslov for 2004, og der er pengene bare gledet ind i. Nu snakker man ikke engang om, at de er til stede mere. Nu er de en del af hele det store cirkus, som er foregåetovre hos finansministeren, og det er det, der er essensen i det her.

Nu er der så lavet en ny aftale, der har nogle sigtelinjer for de næste 10 år, men i realiteten er det jo kun en aftale for de næste 2 år, og så skal man hen at se, om der er hold i billetterne, eller om man skal til at lave en ny beregning og finde ud af, hvordan man finder midlerne til det her.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg vil spørge hr. Poul Fischer: Kan vi ikke bare være enige om sådan de helt grundlæggende ting?

Man kan altid diskutere, om man skulle have lavet taksttilskuddet på en smartere måde, og om man kunne have lavet det på en måde, så det virkede mere eller mindre. Kan vi ikke bare være enige om, at der blev indført et taksttilskud, og hvis man læser f.eks. Færdselsstyrelsens analyse af det, så havde det en effekt? Det fik flere mennesker lokket til den kollektive trafik.

Vi vil gerne være med til at diskutere, hvordan man kan lave et endnu bedre taksttilskud. Det er sådan set noget af det, der ligger i det forslag til vedtagelse, som bl.a. SF har været med til at fremsætte, men lad nu den diskussion ligge. Det har i hvert fald haft en effekt. Det er hævet over enhver tvivl.

Jeg synes stadig væk, at hr. Poul Fischer mangler at redegøre for, hvordan i alverden det udviklede regnestykke, hvor man har fjernet de 350 mio. kr. fra den kollektive trafikskud, som hr. Poul Fischer var stolt af, kan være en gevinst, når det ender med, at man har et uændret niveau for vedligeholdelsen af jernbanenettet. Hvordan i alverden kan det være en stor gevinst og en stor styrkelse?

I mine øjne, og jeg tror i de fleste andres, som sætter sig ned og kigger på det, minder det mest af alt om, at man har brugt pengene til at fylde ned i et hul, man selv har gravet. Så der kommer ikke flere penge til forbedringer af skinnerne, men der kommer færre penge, som kan holde priserne på billetterne nede.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, hr. Poul Fischer skal komme herop og fremlægge sine beregninger, for jeg synes, det er urimeligt, at han forsøger at føre befolkningen bag lyset med sin påstand om, at dette taksttilskud nu i årene fremover bruges til at reparere skinner med. Det er forsvundet ned i statskassen. Der er simpelt hen tale om en skjult skatteforhøjelse.

Man påstår, at man har et skattestop, men det har man altså ikke på det her område. Pengene bruges så til at finansiere det stadig voksende hul i statskassen, som skyldes regeringens skattestop. Så man laver bare en skjult skatteforhøjelse i stedet for.

Sandheden er jo, at man finansierer det jernbaneforlig ved at ødelægge byfornyelsen og ved at tage pengene fra DSB's overskud. Er det ikke rigtigt, at Banestyrelsen i 2005 skal have tilført 700 mio. kr. stigende til 1,1 mia. kr. i 2010, og at det væsentlige indhold er, at det bliver DSB, der kommer til at fremskaffe disse penge?

Hvor bliver de forbedringer af – penge til tog og alt muligt, som man stiller i udsigt? Det er meget tvivlsomt, om de kommer, for man har jo tænkt sig, at DSB skal finansiere Banestyrelsens arbejder.

Så hr. Poul Fischers regnestykke hænger slet ikke sammen, og på bundlinjen står bare, at Dansk Folkeparti har taget de penge og givet dem til regeringen, så regeringen kan finansiere sit skattestop. Derfor er det en skjult skatteforhøjelse.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Hr. Keld Albrechtsen er inde på, at det tilskud, der var til den kollektive trafik, er forsvundet ned i statskassen. Nej, det er overført til Banestyrelsen. De penge, som findes i det nye forlig, der er indgået, består – det er korrekt – dels af en mindre betaling fra DSB i kontrakten, der er lavet med dem, dels statspenge, således at man kommer op på budgettet på ca. 2,5 mia. kr.

Men når DSB kan give det mere til staten, er det jo, fordi man indgår en 10-års-kontrakt, og effekterne af det bevirker, at man kan give et tilskud, der gennemsnitligt er på 570 mio. kr. om året.

Så taler hr. Poul Andersen om et forlig, der udløber i 2003. Det er da korrekt, men det ændrer jo ikke ved, at man efterlader sig et slid på 15 mia. kr. Det burde man jo som ansvarlig trafikpolitiker have taget op på et tidligere tidspunkt, så man ikke stod med en synkende skude, hvad angår jernbanenettet.

Hr. Morten Homann taler om, at rapporter viser, at der er kommet flere mennesker til den kollektive trafik. Det er ikke korrekt. Det er jo ikke de tal, vi har set. De første par år var der endda et fald på 2 pct.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Nu ved jeg godt, at Dansk Folkeparti ikke bryder sig om smagsdommere, men kan vi ikke være enige om, at i hvert fald Færdselsstyrelsen holder sig i en nogenlunde sober kategori? Færdselsstyrelsen konkluderer, at der bl.a. på grund af takstnedsættelsen i det første år var en vækst på 1,4 pct. i passagetallet. Det er Færdselsstyrelsens helt soleklare konklusion på det her.

Når det så er sagt, vil jeg godt opholde mig lidt mere ved det regnestykke, som hr. Poul Fischer er så begejstret for. Det kan jeg også godt forstå. For det er det eneste regnestykke, det eneste figenblad, som Dansk Folkeparti har på de voldsomme nedskæringer, man laver på taksttilskuddet og de voldsomme pristigninger, man er skyld i.

Men undskyld mig: Det, der sker, er, at man fjerner pengene fra taksttilskuddet, så priserne stiger. De penge fører man over i Banestyrelsen – det er fuldstændigt korrekt – men det er først, efter at man har fjernet penge fra Banestyrelsen til at finansiere skattestoppet for. Derfor er det

stort set uændret. Der er faktisk stort set uændrede beløb til at få udbedret skinnerne for.

Jeg vil sige til hr. Poul Fischer: Det kan være hårdt at vågne op, men virkeligheden er ikke, at Dansk Folkeparti har medvirket til at udbedre skinnerne. Dansk Folkeparti har medvirket til at flytte 350 mio. kr. fra de kollektive trafikpassagerer over i skattestoppets tomme kasse.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Overlade en synkende skude, sådan siges der. Jeg skal bare sige, at den rapport er der jo ikke nogen hemmelighed i. Banestyrelsen har lavet nye rapporter, og det er jo det, der er hele essensen i det her.

Hvis det var sådan, at man bare lod tingene sejle, men det er ikke tilfældet. Det er ikke mit indtryk – det kan vi selvfølgelig spørge Venstre og De Konservative om – at de var klar over, hvad det var, der blev lavet af aftale indtil 2003; at det var en bevidst handling, der blev foretaget i forhold til valget af netop det her. Vi kendte undersøgelsen, og derfor skulle vi videre fra 2003 med yderligere midler for at fortsætte processen.

Det er i al sin enkelthed det, der ligger, og derfor vil jeg bare anbefale, at man passer på med, hvad der bliver hvisket i øret fra trafikministerens side, og at man er lidt opmærksom på, hvordan tingene hænger sammen, så man ikke selv ryger ind i den gænge, at man besmykker sig med lånte fjer, som trafikministeren så slænde har gjort i sin indledende tale i dag.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Vi må konstatere, at vi ikke kan få hr. Poul Fischer til at forklare tallene. Men det korte af det lange er, som også hr. Poul Andersen lige har bemærket, at det var et arbejde, der blev sat i gang under den tidligere regering, og nu fortsætter man med at reparere skinner, sådan som man tidligere har gjort, men ikke for det taksttilskud, man har fjernet, for det er lempet over i statskassen, men i stedet forgriber man sig på byfornyelse og andre ting. De er i sig selv også horrible nedskæringer, men de er jo ikke temaet for debatten i dag.

Kl. 14.50

Det vil sige, at det, Dansk Folkeparti har opnået, altså er, at man reparerer skinner, som man hele tiden har gjort – som den gamle regering også gjorde og i nogenlunde samme omfang –

men man har præsteret at sende en skjult skatteforhøjelse ud til pensionister og andre med beskudne indtægter, hvis interesser Dansk Folkeparti ellers hævder de gerne vil varetage her i Folketinget. Af den her sag kan man da i hvert fald se, hvordan Dansk Folkeparti varetager pensionisternes interesser: Det er ved at give dem en skjult skatteforhøjelse.

Så enkelt er det.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Hr. Keld Albrechtsen er inde på, at man har arbejdet, som man tidligere har gjort. Jeg forstår ikke noget af det, simpelt hen. Der er ikke noget nyt under solen i det.

Hr. Poul Andersen siger, at man ikke har ladet tingene sejle, men det er jo det, man har. Man har bare ikke troet, at det var så galt, som det var. Det må jo være forklaringen på det. For de første udmeldinger, man havde, inden man fik rapporten, var, at man gisnede om, at der var et efterslæb på mellem 5 og 10 mia. kr. Men til alles overraskelse var vi helt oppe på 15 mia. kr. Så det er jo noget af en synkende skude, man har overtaget og skal køre videre.

Derfor er vi da i Dansk Folkeparti glade for, at vi har været med til at kunne hæve niveauet med ca. 1 mia. kr. oven i de 350 mio. kr., som kom fra den kollektive trafik.

Hr. Homann er inde på, at der var en stigning det første år på 1,4 pct. Nu kan vi selvfølgelig tage alle årene fra 1997, eller fra da det blev indført, og frem til det nu bliver afskaffet i 2004. Men fakta er, at direktøren i HT, Johannes Sloth, her ved afskaffelsen siger: I de seneste 2 år har der været et fald på 2 pct. om året, så antallet af rejsende i dag er lavere end før tilskuddet.

Det er sådan, regnestykket ser ud ved afslutningen af tilskuddet til den kollektive trafik. Det bragte ikke nogen over i den kollektive trafik, og derfor skal vi bruge pengene bedre, og det er det, vi har været med til at gøre.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Morten Homann som ordfører.

Morten Homann (SF):

Der er mange gode grunde til, at vi vil styrke den kollektive trafik. Man kan nævne miljø. Trafikken er en af hovedårsagerne til det ret høje danske CO₂-udslip, og derfor er det også afgørende for at få nedbragt det, at man får styrket den kollektive trafik.

Man kunne nævne mobilitet, nemlig muligheden for, at alle mennesker kan komme omkring, også folk, der er pensionister, børn og unge osv., som ikke kan køre bil.

Man kunne nævne trængselsproblemerne ikke mindst i hovedstadsområdet og de øvrige store byer, hvor det kan være svært at komme frem og tilbage.

Så der kan være mange gode grunde til at styrke den kollektive trafik.

Hvis man ser på, hvordan man kan gøre det, er der igen også mange måder, man kan gøre det på. Man kan forbedre kvaliteten, det er et vigtigt parameter. Men et parameter, som i hvert fald under alle omstændigheder er meget svært at komme uden om, er prisen.

Adskillige undersøgelser viser, at prisen er den vigtigste enkeltfaktor i forhold til, om folk vil være villige til at tage den kollektive trafik. Lavere priser medfører flere kunder. Omvendt vil højere priser medføre, at folk flygter væk fra den kollektive trafik.

Det er den udvikling, vi er inde i lige nu. Regeringen og Dansk Folkeparti har fjernet tilskuddet, som holdt billetpriserne nede. Priserne stiger, og nu overvejer i f.eks. HUR-området hver anden passager i den kollektive trafik at forlade busser og tog og i stedet for sætte sig ind i bilkøerne på indfaldsvejene til København. Det er det, der er virkeligheden.

Jeg synes, det er perspektivrigt, hvis man kan bruge en målrettet politisk indsats til at få sat priserne ned på den kollektive trafik, så alle har råd til at bruge den, og så det for alvor bliver et attraktivt alternativ til f.eks. at fylde vejene op med endnu flere biler. Så det her med tilskuddet til taksterne er selvfølgelig en central del af, hvordan man kan få forbedret den kollektive trafik.

Der er også andre elementer, som jeg synes man kunne bringe i spil. Jeg synes, det er væsentligt f.eks. at kigge på, hvordan man omkring de store byer kan nedbringe biltrafikken ikke alene ved at gøre det attraktivt at tage den kollektive trafik, men også ved mere målrettet at begrænse biltrafikken.

Kl. 14.55

Man kan ikke undgå at skæve f.eks. til London, hvor man har gode erfaringer med at begrænse biltrafikken. Der er sket et fald i biltrafikken i den indre by på 15 pct., efter at man har lavet congestion charging, betalingsringsystemet i London. Det synes jeg er nogle erfaringer, som det er svært ikke at blive inspireret af i for-

bindelse med den danske situation specielt i hovedstadsområdet.

Man kunne også snakke om en udbygning med letbane, det er også et alternativ, som er specielt interessant i hovedstadsområdet. Sporvognssystemer, videreudbygning af nærbanerområdene, som jo var en af de ting, det lykkedes at få gennemført under den tidligere regering, og som man kan håbe kan få lov at overleve denne her regerings arbejde på trafikområdet.

Så der er mange muligheder for både at forbedre kvaliteten og forbedre priserne for at få flere folk til at tage med den kollektive trafik. Men en konklusion, som man ikke kan rende fra, både når man kigger på Færdselsstyrelsens undersøgelser af det, og når man spørger folk, hvordan de egentlig ser på den kollektive trafik, og hvad der kunne få dem til at bruge den mere, og hvad der kunne skræmme dem væk, er, at det er priserne.

Derfor er det helt afgørende, at man får bremset den udvikling, der er i gang lige nu, hvor priserne stiger takket være regeringen og Dansk Folkeparti, og derfor er SF varm tilhænger af, at man som foreslået i det her forslag til vedtagelse får sat priserne ned på en fremadrettet måde, så alle folk får mulighed for at bruge den kollektive trafik, og så det bliver et mere attraktivt alternativ.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne starte med at takke hr. Keld Albrechtsen og Enhedslisten for at have givet os denne lejlighed til at drøfte et tema, som også ligger Det Radikale Venstre meget på sinde, nemlig den kollektive trafik i almindelighed og ikke mindst den regionale kollektive trafik.

Som vi ser det, så står den regionale kollektive trafik over for tre store udfordringer. Den første er kapaciteten og tæt forbundet hermed, regulariteten. Vi er ovenud tilfredse med, at det i går lykkedes at lave en samlet aftale, der sikrer en indsprøjtning til vedligeholdelse af de skinner, vi har, og som vil være med til at skabe større kapacitet på flere strækninger og derigennem skabe en bedre togservice på strækningerne.

Det er jo rigtigt, som det har været nævnt tidligere, at der er blevet vedligeholdt før, og der er også tidligere sat penge af, men det er vist første gang, at man er blevet enige om at afsætte så stort et beløb. Det er faktisk for en stor dels ved-

kommande penge, det kan jeg ikke lade være med at nævne her, som vi har fået igennem de effektiviseringer, der er foregået i DSB, og som den tidligere regering iværksatte. Det sker, fordi de udbud, vi har lavet, og den konkurrencesituation, vi har skabt med hensyn til DSB, har gjort DSB så konkurrencedygtig, at vi nu kan høste frugterne og investere dem i vedligeholdelse i stedet for. Det synes vi er en smuk cirkel, vi på den måde får ud af det.

Men det handler ikke kun om kapacitet og regularitet. Det er rigtigt, som flere har sagt, at vi har et seriøst prisproblem i Danmark. Der er alt for stor forskel i prisudviklingen i den kollektive trafik i forhold til det, det koster at køre bil, og det bliver vi nødt til at gøre noget ved på en eller anden måde.

Vi arbejder i Det Radikale Venstre i øjeblikket på forskellige modeller, der skal sikre det her. Vi har ikke lagt os fast, men noget af det, man kan overveje, er på et tidspunkt at få omlagt hele vores afgiftssystem, så man f.eks. i stedet for at have en meget høj registreringsafgift, der gør det svært for fattige familier at købe en bil, så siger, at det simpelt hen skal koste noget at køre på vejene i stedet for.

På den måde må man lave en anden slags system, hvor man får det samme ind til staten, men hvor balancen mellem de forskellige transportformer bliver forskellig fra, hvad den er i dag. Jeg har med stor glæde noteret mig, at Vensstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, havde et flammende, brændende indlæg for kørselsafgifter i Jyllands-Posten her forleden. Det var godt nok for lastbilerne i første omgang, men man kunne håbe, at det på et senere tidspunkt kunne føre til mere.

Vi har fra radikal side foreslået en fastfrysning af taksterne i den kollektive trafik med det samme, ikke pristalsreguleret, som i det forslag til vedtagelse, der er, men en reel fastfrysning, fordi vi synes, at vi nu har nået en smertegrænse, men vi forstår, at Enhedslisten og SF og Socialdemokratiet ikke ønsker at gå så langt, og det er fair nok.

Kl. 15.00

Så er der altså den tredje problemstilling, jeg synes, der er i det her, og det er planlægningen, dvs. samspillet mellem banerne og de andre kollektive transportformer. Der tror jeg, at ordførerne fra alle partier hurtigt kan blive enige om, at ikke mindst i hovedstadsområdet har vi et gevaldigt problem med at få lavet en samlet plan-

lægning for den kollektive trafik, så systemerne spiller med hinanden og ikke mod hinanden.

Det er for Det Radikale Venstre at se de fire udfordringer, altså kapacitet, regularitet, prisen for at bruge ydelserne og endelig planlægningen. Vi håber, at vi i regi af den store aftale, vi lavede i går, kan få has på de første problemer. Vi håber, at vi med et bredt flertal i Folketinget kan få gjort noget ved den prisbalance, der i øjeblikket er mellem bilisme og kollektiv trafik, sådan at det bliver billigere at tage den kollektive trafik, for vi skal jo heller ikke glemme, at der er en million husstande i Danmark, der ikke har bil; det er 40 pct. af befolkningen, der ikke har noget alternativ til den kollektive trafik. Det er dem, man rammer, og det er typisk de fattigste. Det er dem, man rammer, når taksterne i den kollektive trafik stiger. Det er ikke rimeligt.

Endelig håber vi, at hele den Strukturkommission, der arbejder nu, vil kunne hjælpe os med at få en bedre regionalplanlægning på det her område.

Til sidst vil jeg bare sige, at der ligger et forslag til vedtagelse. Det Radikale Venstre er faktisk enig, som det vil fremgå, i størstedelen af det, der står, men vi er ikke sikre på, at man skal binde sig til at udbygge nærbanerne her og nu. Jeg synes faktisk, der er andre ting, der trænger sig mere på, f.eks. at vurdere, om letbaner kan gå ind i et samspil i de store byer – det var med i et tidligere udkast til vedtagelsen – og måske spille sammen med den metro, vi har i København. Så det vil vi nødig binde os til nu. Derfor undlader vi at stemme til det.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu vil jeg såmænd slet ikke komme ind på det bedrøvelige forlig, Det Radikale Venstre har skibet sig ind i, og ansvaret for mordet på byfornyelsen og alt det der. Det ligger uden for dagens debat, men det kan jeg love hr. Martin Lidegaard, at vi desværre nok bliver nødt til at vende tilbage til ved anden lejlighed.

Men jeg har et spørgsmål med hensyn til det forslag til vedtagelse, som ligger, for er det med det som grundlag ikke lidt for tyndt at sige, at man ikke kan stemme for teksten, når man faktisk er enig bortset fra et enkelt ord, nemlig vedrørende nærbaner? Kunne det måske hjælpe Det Radikale Venstre, hvis vi fra forslagsstillernes side tilkendegiver, at det selvfølgelig er noget, der må undersøges og drøftes? Der er jo ikke sat

navne på, og andre elementer kan også indgå, som hr. Martin Lidegaard nævnede det.

Men det er bare et spørgsmål til overvejelse hos Det Radikale Venstre, for jeg synes, at når vi er så tæt på hinanden, så er det da lidt ærgerligt.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Ja, som jeg sagde tidligere, så er vi indholds-mæssigt sådan set enige i langt det meste af det her. Nu skal vi jo ikke stå og forhandle teksten her fra talerstolen, men der er også lidt mere.

Som sagt er vi kommet med et forslag om at fastfryse alle takster, men uden indeksregulering og pristalsregulering, og det vil vi hellere gøre end at indføre et nyt statsligt tilskud. Det giver det samme, det giver faktisk mere i løbet af ganske få år, men vi synes, at det er en mere elegant måde at gøre det på, for så er vi sikre på, at pengene ikke forsvinder andre steder hen. Så der er sådan en række ting.

Så nævner hr. Keld Albrechtsen det bedrøvelige forlig. Det er rigtigt, at vi har lagt ryg til finansiering for i alt 300 mio. kr. Dermed har vi fået adgang til et forlig, der sikrer et historisk løft af jernbanerne, og jeg må sige, at jeg er stolt af det forlig. Hvis man vil have noget her i verden, det gælder også for den kollektive trafik, så skal man altså også kunne levere noget.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Fru Tove Videbæk som ordfører.

Kl. 15.05

Tove Videbæk (KD):

Det er i høj grad et relevant emne, Enhedslisten stiller skarpt på her i dag med forespørgslen, nemlig om udviklingen i den regionale kollektive trafik og her tænkes på omfang, betjening, passagerantal og prisniveau.

Når vi taler udvikling og spoler båndet lidt baglæns, så er der jo adskillige aktører, der har præget udviklingen bare det sidste års tid på den kollektive trafiks område. Bl.a. var vi i nogle områder af landet især i det midt- og vestjyske i nogle måneder plaget af Arrivas ineffektivitet og manglende kompetence til at leve op til de krav, der var stillet i kontrakten, der var indgået med dem. Borgere og virksomheder og uddannelsessteder, alle led under, at folk ikke kunne komme frem til aftalt tid.

Ikke alene faldt antallet af afgange, men mange tog var også forsinket eller blev helt aflyst, og

ofte uden at folk på perronen fik besked om det. Det nærmede sig en overgang totalt kaos.

Heldigvis blev der dog grebet ind. Der blev holdt møder. Der blev truet med sanktioner og bod, og der blev indgået nye aftaler, som skulle rette op på miseren.

Se det var sidste vinter, og det virker nu, som om det er meget længe siden. Men stadig væk er der problemer med, at passagerer på nogle strækninger og i myldretiden morgen og aften må stå op i toget som i sild i tønde, og det er klart, at så kan fristelsen til at benytte bilen i stedet være for stor.

Vi må og skal have en velfungerende tilstrækkelig kollektiv transport med optimal udnyttelse af kapaciteten. Der skal tages hensyn til, at mange ikke har mulighed for selv at køre bil, og der skal tages hensyn til miljøet. Bl.a. derfor er kollektiv transport til alle egne af landet nødvendig. Og derfor er jeg også glad for, at vi fra Kristendemokraterne er med i det netop indgåede trafikforlig.

Hermed får den kollektive trafik et markant løft, der indebærer udvidelse af togtrafikken, hyppigere og mere regelmæssig togdrift samt kortere rejsetider, mærkbare forbedringer i jernbanenettets kvalitet i hele landet, overhalingsstationer for godstog, udbygning af S-togs-net, forbedring af handicaptilgængeligheden i den kollektive trafik og herunder også etablering af elevatorer på stationerne og en række andre forbedringer, som giver både øget kapacitet, regularitet, sikkerhed og tilgængelighed og en masse mere. Alt sammen noget, vi hos Kristendemokraterne er godt tilfredse med.

Så udvikling fremadrettet mener vi at vi kan se en smule lysere på efter indgåelse af det nu vedtagne trafikforlig. Så vi kan ikke støtte det fremsatte forslag til vedtagelse.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Først henvender jeg mig til hr. Poul Andersen og så til hr. Keld Albrechtsen.

Hr. Poul Andersen giver den store underholdningsværdi i medierne, når han siger, at der slet ikke er tale om 91 mia. kr. over 10 år. Selvfølgelig er der da det. Ellers ville jeg jo ikke sige det. Jeg tror ikke, hr. Poul Andersen kan benægte, at investeringsplanen, som hr. Poul Andersen og jeg har gennemgået mange gange, indeholder 26 mia. kr. Der er så kommet nogle flere strækninger til. Der er taget lidt fra reserverne, og af de 26 mia. kr., er omkring 10-10,5 mia. kr. fra det forlig, der lå den 24. januar 2001, som hr.

Poul Andersen helt rigtigt sagde. Det er der så-dan set ikke nogen uenighed om. Det kan der ikke være.

Der kan heller ikke være uenighed om, at DSB har fået en bevilling på 4,1 mia. kr. om året i 10 år, og det giver som bekendt 41 mia. kr. At Banestyrelsen har fået ca. 2,4, helt nøjagtig 2,437 mia. kr. i 10 år. Det runder jeg ned til 24 mia. Det giver 65 mia. kr. Og 65 og 26 giver 91 mia. kr. Det er ret enkelt.

Jeg har jo ikke påstået, at det er nye penge. Det er klart, DSB har da altid fået en bevilling. Nu får de bare en bevilling, der er mindre. Og Banestyrelsen har altid fået en bevilling. Nu får de et væsentligt løft i bevillingen. Det er slet ikke noget, vi er uenige om, det ved jeg jo. Det er bare, fordi man har haft lidt mismanagement i Socialdemokratiet det sidste par dage. Det er der ikke rigtig noget at gøre ved.

Så til hr. Albrechtsen, som jeg i øvrigt bad om at få lov at kommentere med det samme, men den formand, der sad der, var ikke opmærksom på det. Hr. Keld Albrechtsen siger, at nu laver man et forlig med Det Radikale Venstre, mens den offentlige trafik er i dyb krise. Så skal hr. Keld Albrechtsen gå ind på nettet og læse min tale, for jeg sagde jo ikke, at den var i dyb krise. Det sagde jeg ingen steder. Det var hr. Keld Albrechtsens udlægning.

Kl. 15.10

Hr. Keld Albrechtsen beklagede sig over, at Det Radikale Venstre var gået med. Jeg gør bare ydmygt opmærksom på, at Kristendemokraterne også var med til det. De kunne godt se fornuften i det, vi lavede, som fru Tove Videbæk helt præcist sagde.

Så sagde hr. Keld Albrechtsen, at DSB's budget er enormt hårdt presset. Hr. Keld Albrechtsen må gennem mange års medlemskab af Folketinget have så meget indsigt i virksomhedsledelse, at når man får en 10-årig kontrakt, hvilket er DSB's største ønske, som de har fremsat over for os, så de kan planlægge, kan man sagtens rationalisere. Det har DSB sagt.

DSB's administrerende direktør var i fjernsynet, da jeg fremlagde det for 3 år siden, og ja, jeg var næsten helt flov over, som han skamroste planen. Og Mogens Granborg, DSB's formand, sagde det samme i forbindelse med forhandlingerne, nemlig at det var et meget, meget godt oplæg.

Så jeg har svært ved at se, at det er så forfærdeligt, at man planlægger på lang sigt, og at

virksomhederne ved, hvad de har at rette sig efter. Det synes jeg er en fantastisk god ting.

Så brugte hr. Keld Albrechtsen også dette Keld Albrechtsen-udtryk, at Arriva er en kæmpeskandale. Det passer da ikke. Arriva kører da godt. Det er da rigtigt, at vi havde nogle startproblemer, som et meget stort flertal i Folketinget var behjælpeligt med at få løst. Vi handlede meget kontant og præcist, således at Arriva fik løst problemerne, fordi vi vidste, at der var ingen vej udenom, og det er jeg taknemlig for.

Jeg sagde også, at vi ville fortsætte udliciteringen, og der henviser jeg så igen til min tale, hvor jeg faktisk har brugt de ord, som hr. Poul Andersen har nævnt. Han sagde, at der med hensyn til udlicitering skal ske en gradvis og rolig udvikling, at det skal være en gradvis og rolig proces.

Det var nøjagtig de ord, jeg brugte i min tale, for jeg er enig i, at vi skal lære af den proces, vi er inde i med Arriva. Derfor udliciterer vi ikke, hverken i 2003 eller i 2004, måske ikke engang i 2005. Vi vil gerne lære af de erfaringer, vi kan få. Så udliciterer vi i øvrigt en mindre del af den kommende trafik, når vi har været igennem denne gradvise og rolige proces, som jeg kan høre at hr. Poul Andersen og jeg er fuldstændig enige i.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg skal bare bede den forundrede tilhører om at finde det bilag frem, der er oversendt til Trafikudvalget i efterårsferien. Her fremstår der et helt andet indtryk vedrørende en fremtidig liberalisering af sidebanerne. Så det vil jeg lade andre vurdere.

Men der er da noget, der tyder på, at ministeren har lyttet lidt til, hvad jeg har sagt, og er klar over, at det, man har fremlagt, måske havde et lidt for ungdommeligt og smart udtryk. Som jeg også har sagt, var det for mig at se noget, der var udarbejdetovre hos Konservativ Ungdom som et kampmanifest.

Men det ændrer jo ikke, at ministeren nu giver udtryk for det med hensyn til de 91 mia. kr. Det var også det, trafikforskeren gjorde opmærksom på i går. Jeg synes, at det er dejligt, at det nu fremgår af de ting her, at det er en kontrakt for DSB for 2004, der skal fornys, og ligesådan for Banestyrelsen.

Vedrørende det med aftaler om Banestyrelsen er det af medierne fremgået, at der skal overføres midler i en størrelsesorden omkring 200-300

mio. kr. til næste år til Banestyrelsen. Jeg ved ikke, om det er noget, ministeren kan bekræfte, for hvis det er tilfældet, må der da være midler nok til at lave genopretning i Banestyrelsen.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil bare i denne korte bemærkning sige ministeren tak, fordi vi nu får forklaringen på de der 91 mia. kr., for ministeren var jo godt på vej til i begyndelsen af denne debat at forsøge at bibringe befolkningen det indtryk, at regeringen havde udrettet et sandt mirakel og skaffet 91 mia. kr. til den kollektive trafik. Jeg var da lige ved at falde ned af stolen af forbløffelse, og jeg tænkte et kort øjeblik, at hvis det virkelig var rigtigt, var det en lykkelig dag, men det var selvfølgelig heller ikke rigtigt.

Det viser sig nu, at det er gamle penge. Det er de penge, som man har fået hvert år og selvfølgelig også er nødt til at få i fremtiden. Disse penge lægger man så sammen år for år, og hvis man bliver ved med at tage nok år med, får man det til at astronomisk beløb. Ministeren kan bare tage nogle flere år med, så kan han komme helt op på over 100 mia. kr., og på den måde kan man jo hurtigt skaffe nogle penge til gigantiske opgaver i samfundet. Men jeg er glad for, at ministeren fik lejlighed til at forklare, hvordan det fantomtal var tilvejebragt.

Kl. 15.15

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Nu har vi brugt en del tid og kræfter på bl.a. spørgsmålet om takster, og hvilken betydning de har for passagererne. Og jeg kunne godt bare lige for en god ordens skyld tænke mig, at ministeren rundede af med at bekræfte, at prisen, altså taksterne, er den vigtigste enkeltårsag, når det drejer sig om enten at lokke folk til den kollektive trafik eller, som regeringen gør, skræmme folk væk fra den kollektive trafik. Kan vi ikke være enige om, at prisen er en afgørende faktor, når det drejer sig om at få folk til at bruge den kollektive?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg er glad for, at hr. Poul Andersen og diverse trafikforskere nu har fået at vide, hvordan de 91 mia. kr. er sammensat. Jeg har ikke hørt ét menneske, der har diskuteret det. Sådan er det.

Så vil jeg gerne sige, at hvis hr. Poul Andersen slår op i papirerne, kan han se, at den merbevilling, som Banestyrelsen får pr. år i 10 år, i gennemsnit er 920 mio. kr. om året. Det fremgår fuldstændig tydeligt og klart af beregningerne for år 2004, hvor det her er fra år 2005, hvilket tallene også beskriver.

Så siger hr. Keld Albrechtsen, at man kan få beløbet meget højere op, hvis man lægger flere år til. Ja, det kan jeg godt regne ud. Men det, vi har lavet, er en 10-års-aftale, og det er det, der er så vigtigt for en virksomhed af DSB's størrelse; det er vigtigt, at man har 10 år og kan planlægge. Man ved, hvad man får i 10 år, tænk, hvad det betyder for en virksomhed? Det tror jeg at hr. Keld Albrechtsen også kan forstå. Det kan godt være, at han ikke vil give indtryk af det, men jeg er sikker på, at hr. Keld Albrechtsen kan forstå, hvilke kæmpe betydning det har for en virksomhed som DSB.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg giver bare udtryk for, at jeg synes, det har været en god dag, fordi det er en ny stil, en ærlig stil, ministeren lægger frem, for det, jeg har efterlyst, er svaret på: Hvor kommer de penge fra?

Det er det, vi ligesom har manglet, når ministeren skulle skrive sig ud af det i pressemeddelelser, for her har det været et helt andet indtryk, man har fået. Her har der været et indtryk af, at det er helt nye midler. Og jeg har bare sådan undret mig over, at ministeren har ladet det billede stå, når vi nu her i dag helt klart får et andet indtryk. Det er jo netop sådan, det er skruet sammen.

Jeg synes, det er drønærgerligt, at ministeren ikke har ofret lidt mere tid på sin pressechef, sådan at det billede var kommet ud noget før. Det kan jeg bare dybt beklage, men det er rart at få konstateret, at tingene hænger sammen sådan.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne sige tak for debatten, som jo altså sluttede med, at vi fik afklaret, hvad det var for 91 mia. kr., ministeren havde fundet til den kollektive trafik. Det foregik på samme måde, som hvis man havde lagt sygehusbudgetterne for de næste 10 år sammen – jeg ved ikke, hvor mange milliarder kroner det omfatter, men det er sikkert et endnu større beløb – og så havde sagt, at nu har vi givet sygehusene 150 mia. kr., eller hvor meget det nu er. Det er den samme teknik.

Det fik vi så på det rene her under afslutningen af debatten. Det er genbrugsmidler.

Jeg vil svare ministeren ganske kort på et par enkelte ting, som han tog frem.

Jeg har ikke sagt, at den kollektive trafik er i dyb krise som følge af Det Radikale Venstres deltagelse i forliget. Sådan husker jeg i hvert ikke at jeg sagde. Jeg mener faktisk, at jeg sagde, at den kollektive trafik er i dyb krise som følge af de beslutninger, som regeringen har truffet, og som følge af den politik, som regeringen fører. Og det er Det Radikale Venstre desværre på visse områder rodet ind i. Men man kan jo ikke sige, at det er Det Radikale Venstre, som har hovedansvaret for miseren. Det er trods alt ministeren, og det håber jeg da også fremgik af det, jeg sagde. Men det kan vi selvfølgelig gå tilbage og se, når det foreligger på tryk.

Kl. 15.20

Så blot en bemærkning om Arriva og udliciteringen, som ministeren jo nu mener kører vældig godt. Ja, det får vi jo at se, for i øjeblikket kører det med hjælp fra DSB, og det holder jo op til december. Så må vi se, om det også kører efter jul. Det gjorde det jo ikke sidste år efter jul.

Allerede inden man ved, hvordan de erfaringer er, har man fra regeringens side besluttet, at man vil udlicitere et tilsvarende baneområde, som det Arriva fik udleveret sidste år. Det er vist korrekt, at det bliver nogenlunde en fordobling af det samlede udliciterede areal. Det, ministeren der begiver sig ud i, synes jeg er dristigt.

Jeg vil da opfordre dem, der bor langs med de forskellige nærbaner rundt omkring i landet, til at henvende sig til ministeren for at få oplyst, om det er deres nærbane, der skal udleveres til samme skæbne som Arrivabanelinjerne. Det vil jeg da stærkt opfordre til at man gør rundt omkring. Det være sig Grenåbanen eller Svendborg, eller hvad det nu kan være, ministeren har i tanker. Jeg vil da opfordre til, at man prøver at få det oplyst, så man i lokalområdet i hvert fald kan få en debat om det, inden det sker.

Så skal jeg blot takke de partier, der har kunnet støtte det fremsatte forslag og her også en vis tak til Det Radikale Venstre, som jo egentlig er enig i forslaget, men som via forskellige krummelurer alligevel ikke helt kan stemme for det, men som dog – sådan forstod jeg det – i alt væsentligt var enig.

Så må jeg beklage, at Dansk Folkeparti og regeringspartierne bruger det fjernede takstilskud til at finansiere en skjult skatteforhøjelse og

dermed til at finansiere regeringens såkaldte skattestop, som resulterer i, at hullet i statskassen år for år bliver større og større.

Det har jo desværre ikke været en sejr for den kollektive trafik i dag, men det har dog været således, at vi kan se, at hvis der efter et folketingsvalg bliver et andet flertal i Folketinget, vil de tre partier, som har fremsat forslaget til vedtagelse, sammen med Det Radikale Venstre være i stand til at gå ind og sikre, at vi får bremset de takstigninger, som i øjeblikket truer med at forgifte vilkårene for den kollektive trafik.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 14 af Keld Albrechtsen (EL), Poul Andersen (S) og Morten Homann (SF) (*se side 1158*) forkastedes, idet 40 (S, SF og EL) stemte for, 56 (V, DF og KF) imod; 6 (RV og KD) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 2:

Forslag til folketingsbeslutning om skattefradrag i forbindelse med pensionskassernes investeringer i nybyggeri af boligejendomme.

Af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL).
(Fremsat 9/10 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Økonomi- og erhvervsministeren (Flemming Hansen, fg.):

Regeringen har for at styrke vækst, velfærd og fornyelse på boligområdet igangsat en samlet boligpolitisk indsats, der skal sikre en bedre balance på boligmarkedet.

Lov om fremme af privat udlejningsbyggeri er et af elementerne i opnåelsen ...