

vikling uden at skære ned på serviceniveauet, vil jeg gerne sige til hr. Poul Fischer.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Jeg forstår udmærket, hvad hr. Keld Albrechtsen siger, at hvis man har en omkostningsudvikling, der er højere end pris- og lønudviklingen, så skal der ske et eller andet. Og det er måske det, der er nødvendigt i trafikskaberne: at man måske på nogle områder skal effektivisere og tænke anderledes, end man gør i dag. Det har måske været lidt af en sovepude, at man har haft det taksttilskud herfra.

Jeg synes da, det er bedrøveligt at opleve, at man har et selskab som HUR, som sidder på 55 pct. af markedet – det er dog noget af en partner i det spil – og hvor det så, når vi får den analyse her, viser sig, at man har skåret tilskuddet til den kollektive trafik ned. Så kan man jo bedre forstå, at der har været en prisstigning over de sidste 4 år på mellem 23 og 24 pct., hvoraf maksimalt 10 pct. kan skyldes det tilskud, vi har fjernet.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Hr. Poul Fischer nævnte de procentuelle stigningerne og sagde, at det nu kun skulle være det almindelige prisindeks, det skulle stige med.

Har hr. Poul Fischer været opmærksom på de spørgsmål, jeg har stillet til ministeren i anledning af det her, bl.a. om, hvad priserne er steget med i DSB og DSB S-tog? Jeg vil anbefale hr. Poul Fischer lige at prøve at gå hen og kigge lidt på tallene. Jeg forventer ikke, at man kan svare på det her i dag, men det er altså sammenligneligt, og for S-togenes vedkommende er det jo fuldstændig korrekt, at det følger HUR, og de ligger omkring 50 pct., men DSB er faktisk oppe på ca. 30 pct. Ser man på sammenlignelige ydelser, så ligger stigningen for sådan noget som periodekort på 8,9 pct. for DSB og 12,4 pct. i 2004. Mig bekendt er det da heller ikke for DSB det beregnede prisindeks, der er taget ud fra her.

Kl. 17.40

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

DSB S-tog er jo med i takstsamarbejdet her, så det følger den anden prisudvikling, men DSB's priser følger i gennemsnit pris- og lønudviklingen. Jeg er med på, at hr. Poul Andersen har spurgt til nogle konkrete strækninger, og der kan man godt finde divergenser, men tager man

over hele skalaen, så skal det følge pris- og lønudviklingen. Det er det, der fremgår af den nye kontrakt, der er indgået med DSB, og den svarer til, hvad der har været gældende tidligere.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jo, men det var bare sådan lige et lille vink om, at det jo godt kunne være, at der var andre steder, man lige skulle fokusere, at det ikke kun var i HUR, der måske var nogle ting, der ikke havde været så velfungerende, og at der eksempelvis der, hvor man kan sige, at der har været sat fokus på tingene hele tiden, i DSB, også havde været nogle prisstigninger.

Det var også det, jeg i min tale her i dag gjorde gældende: at der jo er en baggrund for de ting, og det er jo simpelt hen, at der er sket nogle ting, som man har været nødt til at kompensere for. Og sådan vil det også være i fremtiden; det kan man ikke sige ikke vil ske.

Det, der er vigtigt, er, om de penge, vi giver til, at taksterne skal holdes nede, også bliver anvendt til det, og det er de jo i store træk blevet også for HUR's vedkommende.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Der var jo ikke så meget spørgsmål i det.

Der er jo mange trafikskaber, og man kan ikke skære alle over én kam. Det, man falder over, er selvfølgelig de tre trafikskaber, hvor vi kan se, at man decideret har nedsat tilskuddet til den kollektive trafik, og der er HUR jo den store partner i det spil.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg ved ikke, om der er nogen af de tilstedeværende eller af dem, der måtte se eller lytte på det her, som har ladet sig besnære af hr. Poul Fischers fremstilling, men der er jo to – eller mindst to – meget alvorlige brister i den argumentation, som hr. Poul Fischer giver.

For det første er den model, som regeringen fremlægger i forbindelse med strukturreformen, jo en model, hvor man først sætter ind imod yderligere takststigninger i forbindelse med indfasning af reformen. Det er jo nogle år ud i fremtiden, og i den periode, som ligger indimellem – og det vil jeg godt bede hr. Poul Fischer om at bekræfte – er der ikke noget til hinder for, at taksterne kan stige yderligere. Tværtimod er der meget klare indikationer fra amterne på, at der