

Den tidligere regering gennemførte i 1997 sammen med SF og sammen med Enhedslisten en takstnedsættelse på 10 pct. i den lokale og regionale kollektive trafik, altså den trafik, som amter og kommuner har ansvaret for. En række amtsborgmestre udtalte sig dengang åbenlyst imod, at staten blandede sig i deres ansvarsområde, og det gik da heller ikke særlig godt med initiativet. Ordningen havde en meget begrænset effekt på brugen af den kollektive trafik, og amterne gennemførte alligevel takststigninger, der oversteg pris- og lønudviklingen. Dermed blev ordningen endnu mere nytteløs, end den var i forvejen.

Da den nuværende regering trådte til i 2001, arvede vi således en ordning til 360 mio. kr. om året uden nævneværdig virkning. Regeringen valgte derfor at sige: Vi vil naturligvis støtte den kollektive trafik, men vi vil have noget for pengene. Derfor besluttede regeringen sammen med Dansk Folkeparti at afskaffe takstnedsættelsesordningen og i stedet bruge pengene krone for krone på en øget vedligeholdelse af jernbanelinjen. Det område blev nemlig meget forsømt under den tidligere regering.

Der er således ikke taget penge fra den kollektive trafik. Når taksterne i år stiger meget i den kollektive trafik, er det derfor blot udtryk for, at vi vender tilbage til situationen fra før 1997. De lokale og regionale myndigheder blev varslet om afskaffelsen halvandet år i forvejen og har haft tid til at indstille sig på den nye situation.

Kl. 12.10

Jeg vil i den forbindelse gerne understrege, at afskaffelsen af en 10 pct.s takstnedsættelsesordning alene kan føre til takststigninger af samme omfang. Det er således helt klart, at de seneste års store takststigninger, f.eks. i hovedstadsområdet, ikke alene kan forklares med bortfaldet af takstnedsættelsesordningen.

For at få sagen nærmere belyst har jeg besluttet at igangsætte en analyse, der skal vise, hvorfor priserne i de regionale trafiksselskaber er steget mere end den almindelige prisudvikling i perioden 1998-2003.

Det andet, jeg vil analysere, er, hvad der er blevet af statens tilskud på over 2 mia. kr. i samme periode. Jeg lægger vægt på, at analysen bliver færdig hurtigt og inden udgangen af marts måned.

Lad mig derefter vende mig til konsekvensen af takststigningerne.

Hvis vi bruger hovedstadsregionen som eksempel, så udgjorde tilskuddet til takstnedsættelser i den kollektive trafik her knap 180 mio. kr. Men i regionen er der jo altså 250 millioner rejsende om året, og almindelig hovedregning tilsiger, at det ud fra en gennemsnitsbetragtning giver noget i retning af 70 øre pr. rejse. Men også her er det altså vigtigt at understrege, at det er HUR, der bestemmer, hvordan taksterne skal være. Det er således HUR, der bestemmer, om bortfaldet af takstnedsættelsestilskuddet skal bæres f.eks. af lejlighedsbrugere, pendlere, de unge eller de ældre. Det er ikke regeringen.

Erfaringsmæssigt har ændringerne i takstniveauet kun begrænset indflydelse på brugen af den kollektive trafik. Det så vi, da takstnedsættelserne blev indført, og det vil vi formentlig også se igen.

De miljømæssige konsekvenser vil være begrænsede. F.eks. vil et tænkt passagerfald i den lokale, regionale kollektive trafik fra 2 til 3 pct. alene medføre en vækst i biltrafikken på 0,25 pct., og det er endda forudsat, at alle 2 til 3 pct. skifter fra kollektiv trafik til bil.

Endelig er der spørgsmålet om de sociale konsekvenser – jeg er færdig nu, formand. Om det vil jeg gerne sige, at generelle fordelingsmæssige hensyn varetages bedst i den generelle fordelingspolitik og i skattepolitikken. Den trafikpolitiske opgave derimod består i at finde en balance mellem service, kvalitetsniveau, offentlige tilskud og takstniveau.

**Svend Heiselberg (V):**

Må jeg indledningsvis stille det lidt naive spørgsmål til ministeren: Er det HUR og amternes trafiksselskaber, der har ansvaret for den kollektive trafik, når det drejer sig om busser? Er det ikke HUR, der efter eget ønske og krav fastsætter taksterne for den kollektive trafik i hovedstadsregionen, både for DSB's S-tog, HUR's busser, HUR's lokalbaner og metrobaner? Ligger der nogen som helst aftale om, at staten skal yde tilskud til billettaksterne?

Og må jeg så spørge: Får de private nogen form for offentlige tilskud til f.eks. at køre fjernbusser, eksempelvis Søndergaard, Thinggaard, Abildskou osv.?

Man må sandelig sige, at den fortvivlede opposition har haft travlt de seneste dage med at placere aben på regeringens skulder for de prisstigninger, som det jo har været kendt ville komme de sidste halvandet år. Det har været populisme af den allerværste skuffe.