

ter, altså en statslig indblanding i kommunernes og amternes takstpolitik, hvilket der naturligvis var kritik af.

Har det så virket efter hensigten, er der kommet flere over i den kollektive trafik? Nej, overhovedet ikke. Den tidligere regering har efterladt et nedslidt jernbanenet, der har et efterslæb på tæt ved 15 mia. kr. Hvad er så mere naturligt end at fjerne et tilskud, der ikke har virket, og overføre de årlige tilskud på 350 mio. kr. til en genopretning af et nedslidt jernbanenet og dermed skabe en bedre regularitet og dermed få flere passagerer? Flere tog til tiden giver flere passagerer.

Kl. 12.20

Hvorledes har amterne så været til at drive den kollektive trafik? Ja, man må jo konstatere, at der ikke er noget at prale af. HUR er skrækscenariet i den forbindelse. Ser man på prisudviklingen i taksterne hos HUR over de seneste 10 år, er taksterne steget knap 60 pct. og specielt de seneste år med ca. 10 pct. om året. Dette skal sammenholdes med en almindelig prisudvikling på 2-3 pct.

Det er ganske enkelt uanstændigt, og det rammer de svageste i samfundet: pensionister, studerende og andre svage grupper. Det skal undersøges nærmere. Man skal ikke bare tøre ansvaret af på staten. Kan man ikke drive butikken, må andre jo tage over. Vi skal have en kollektiv trafik, hvor taksterne maksimalt stiger med forbrugerpriserne. Jeg synes, at DSB har vist vejen: Over 7 år fra 1998 til 2004 er priserne hos DSB steget med 18 pct.

Kaj Ikast (KF):

Det lyder så skræmmende det her. Hvorfor glemmer man succeserne? DSB er en succes uden lige på langdistancerne. Vi har aldrig haft så mange rejsende mellem Jylland og København, som vi har i øjeblikket. Jeg har oven i købet problemer med at komme hjem om fredagen. Jeg skal bestille pladsbillet godt og vel 1 uge før for at komme med. Der står folk på gangene. Hvorfor har vi fået det? Det har vi, fordi de kører til tiden, og fordi det er en fornuftig pris.

Så kom fru Margrete Auken og fru Sonja Mikelsen og synes, at nu skulle der virkelig gøres noget markant for den kollektive trafik. De fik givet 360 mio. kr. i 1997. Og det har overhovedet ikke virket. Det eneste, man har fået lavet i den kollektive trafik, er, at man har fået fjernet skellet, så man har fået lavet en sammenblanding

mellem stat, amt og kommune. Vi har tidligere haft det således, at DSB hører under staten, nærbanerne og busserne hører i princippet under kommunerne og amterne.

Hvad er der sket? Det har ikke rykket spor i den kollektive trafik. I hvert fald ikke her i København. Når vi kikker på tallene og de 180 mio. kr., som HUR fik, så går de 80 mio. kr. til S-togene. Så er der 100 mio. kr. tilbage. Man har alt i alt 250 millioner rejsende her i området. Det er 70 øre pr. billet. Hvad er der sket?

I de 10 år er der kommet en udlicitering af samtlige bussystemer, og der har været et overskud siden 1990, hvor priserne på busserne er blevet 300 mio. kr. lavere, men der har alligevel været en stigning i billetprisen det samme antal år på 30 pct. Det skyldes overadministration. Det er ikke busserne. De har brugt pengene til noget vanvittigt, og det er særligt i HUR-området, at det er gået skævt.

I de andre amter har man haft en fortjeneste ved licitationerne, der ligger mellem 20 mio. kr. og 40 mio. kr. om året. De større amter endnu mere.

I selve HUR's område er det kørt fuldstændig skævt, når vi ser, at pristalsindekset fra 1994 var 104, og at det i 2004 er 158 – sammenlignet med DSB, som havde 100 i udgangspunktet og i samme periode steg til 118. Her ser man konsekvensen af den fejladministration, der sker, når man forsøger at drive busdrift, selv om man ikke har forstand på det.

De private kører uden tilskud og har overskud på deres ruter – på langbusserne, X-busserne, og hvad de ellers kører med.

Så siger man: Nu skal bilisterne betale. Jeg gik af som minister i 1993. Der var indtægterne fra bilerne ca. 22-22,5 mia. kr. om året. Da vi kom tilbage i regering, betalte alle bilister i Danmark et sted mellem 43-43,5 mia. kr. om året. Skal de nu til at betale mere? Og skal det så ind i samme HUR-system, som vi har set her? Nej, man forsøger at bilde folk noget ind. De 70 øre kan ikke flytte noget som helst i den kollektive trafik.

Margrete Auken (SF):

Langt det meste af, hvad hr. Kaj Ikast sagde, er jo rigtig nok, men det hjælper bare ikke en bønne, hvis vi går ud og siger til folk: Nu skal I høre, der er så mange forklaringer og søforklaringer på, at priserne er steget dramatisk. Der står ikke genvalg på den seddel dér. Det kan jeg altså godt forsikre om.

Kl. 12.25