

haft den ønskede effekt, for så skulle det have givet en meget stor forøgelse af brugen af den kollektive trafik, og det har der ikke været tale om.

Kl. 12.45

Jeg er enig med hr. Poul Fischer om dette udkantskommuneforslag, som Folketinget netop har vedtaget inden jul. Det er meget, meget vigtigt.

Jeg beklager, at min taletid er udløbet. Der var ellers så mange glimrende indlæg, men jeg får nok spørgsmålene nu her om lidt, så skal jeg besvare dem.

Formanden:

Sikkert, ja. Så går vi over til spørgerunden. Jeg går ud fra, at samtlige ordførere vil benytte sig af muligheden, og derfor tager vi dem i samme rækkefølge, som vi nu har kørt indlæggene igennem på.

Svend Heiselberg (V):

Allerførst vil jeg sige, at jeg er enig med trafikministeren i, at Socialdemokratiets indlæg jo var det mest realistiske af de indlæg, som vi har hørt, bortset fra Dansk Folkepartis og De Konservatives. Men det er vel ud fra den betragtning, at Socialdemokratiet erkender, at de havde det politiske ansvar i en række år, og fra 1999 til 2004 har der været en takststigning på 50 pct. Det beder jeg ministeren bekræfte er rigtigt.

Der må vi jo konstatere, at den daværende socialdemokratiske og radikale regering sammen med SF og Enhedslisten jo ikke gjorde så meget ved det. De lod jo taksterne stige, bortset fra at de forsøgte at give en indsprøjtning med de 320 mio. kr. i 1997.

Så vil jeg også spørge, om det er fornuftigt, at vi her i hovedstadsregionen har spredt ansvaret i fem selskaber. Jeg tænker her på DSB, DSB's S-tog, HUR's busser, HUR's lokalbaner og Metroselskabet. Jeg er i hvert fald betænkelig ved, at det er HUR, der skal forestå administrationen og fastsættelsen af billettaksterne. Her tror jeg, at vi har en fælles interesse i at prøve at se på, om det ikke er noget, der kan gøres lidt bedre. Det vil vi gerne bidrage med i Venstre.

Formanden:

Det var et spørgsmål til trafikministeren.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan bekræfte, som jeg også i min tale sagde, at der er eksempler på, at taksterne i HUR-områ-

det er steget med 55 pct. fra 1998 til 2003, og det er en uhyggelig stigning. Vi har i samme periode en prisudvikling på omkring 15 pct. Så der er altså et eller andet, og det tror jeg at alle partier i Folketinget må give mig ret i. Jeg kan endda se, at fru Margrete Auken nikker venligt til mig. Man må give mig ret i, at der er et misforhold, som vi må have belyst.

Det er derfor, hr. Svend Heiselberg og jeg netop har bedt om at få foretaget en hurtig analyse, der skal fortælle, hvorfor der er denne kolossale stigning i prisudviklingen på billetter i den kollektive trafik, specielt i hovedstadsområdet, men også alle andre steder, i forhold til prisudviklingen.

Og hvor er de 2 mia. kr. blevet af, som vi har givet i tilskud? Det må vi have at vide. Det er jeg sikker på at hele Folketinget er enig i.

Poul Andersen (S):

Nu blev jeg jo desværre igen bekræftet i, at den her regering bliver mere og mere arrogant i dens menneskesyn. Det er jo nemt, når man bliver kørt rundt i ministerbil, at påstå, at det er uden betydning for titusindvis af mennesker, hvad det koster at blive transporteret.

Mener ministeren virkelig, at fjernelsen af 365 mio. kr. er uden betydning for billetpriser i busser og tog? Og hvorfor skal buspassagererne betale for renovering af skinnenettet?

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg er meget pikeret over, at et fornuftigt og sagligt menneske som hr. Poul Andersen kan begynde at bringe ministerbiler ind i det her. Men o.k., hvis hr. Poul Andersen vil have debatten ned på det niveau, kan jeg jo ikke gøre noget ved det. Jeg kan desværre ikke leve op til de forudsætninger, hr. Poul Andersen lægger ind i det.

Hr. Poul Andersen spørger, hvorfor vi fjerner det, og så må jeg altså gentage, hvad jeg vel har sagt hundrede gange, måske fem hundrede gange i de sidste 8 dage: Vi fjerner intet fra den kollektive trafik. Vi omprioriterer inden for den kollektive trafik, fordi det makværk, som Socialdemokratiet, SF og Enhedslisten lavede i 1997 med virkning fra slutningen af 1997, ingen effekt havde.

Det havde, som jeg sagde til fru Margrete Auken, en effekt på 1,4 pct. i stigning i passagerantal, og jeg kunne da fristes til at spørge hr. Poul Andersen: Var det målet, altså 1,4 pct.s stigning, når man poster 360 mio. kr. ud i det? Var