

mål, at jeg har det. Jeg tror, at hr. Magnus Heunicke har været så længe i Folketinget, at han må vide, at det spørgsmål, han stiller, egner sig væsentlig bedre til skriftlig besvarelse. Uden at få spørgsmålet tilsendt til skriftlig besvarelse vil jeg tillade mig at sende det til skriftlig besvarelse uanset hvad, for svaret er overordentlig fornuftigt.

Men jeg kan da her sige, at taksterne samlet set ud fra de data, jeg har haft tilgang til, for 2001-2004 ud fra et uvægtet gennemsnit er steget med 7,8 pct. i den periode. Det er næppe mere end prisudviklingen, det kan jeg ikke forestille mig, men det har vi som sagt ikke regnet på, for vi forbereder at aflevere et skriftligt materiale i stedet for.

Så skal jeg sige, at kompetencen til fastsættelse af taksterne i den kollektive trafik lå hos de amtskommunale trafikselskaber, amter eller kommuner før kommunalreformen, hvilket næppe kan være en overraskelse. I dag ligger den hos de seks nye større trafikselskaber, så det er altså ikke mig, der fastsætter taksterne. Men jeg kan oplyse, at taksterne for 2008 ser ud til at blive yderst fornuftige, det er rimelige stigninger, der er meldt ind til mig, og det ser yderst tilfredsstillende ud for 2007, og vi skal allerede i april modtage dem for 2008, og det tegner godt.

Kl. 15.35

Magnus Heunicke (S):

Jeg forstår godt, at ministeren ikke har lyst til at diskutere sagen her i Folketingssalen, men det slipper han nu ikke for alligevel. Jeg ved godt, at det er en sag, hvor det sådan handler om tal. Men vi er jo nødt til at finde dokumentation for, at det har en virkning, når regeringen skærer ned på tilskuddet til at sænke busbilletpriserne for ude i landet. Nu hørte jeg så et tal, der beskrev en stigning på 7 pct. Vismandsrapporten fra 2006 taler om en stigning på 17 pct., når det drejer sig om priserne for buspassagererne fra 2000 til 2004. Men det er klart, det gælder selvfølgelig om lige at finde ud af, hvor man lægger snittet.

Min anden del af spørgsmålet lyder selvfølgelig: Hvilken forbedring har buspassagererne så kunnet mærke? Er der kommet flere busruter? Er der kommet bedre busser, mere komfortable busser? Eller har der ikke været nogen forbedring i forbindelse med den prisstigning, som altså har været i samme periode?

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Prisstigningen på 7,8 pct. for 2001 til 2004 tror jeg ikke man kan sige er en stor prisstigning. Den er næppe højere end prisudviklingen. Men det skal jeg også gerne få sat i skemaform til hr. Magnus Heunicke, naturligvis. Det er som sagt et betydeligt arbejde, for vi har ikke materialet, vi skal indkalde det. Og derfor kan jeg heller ikke sige, at svaret kommer sådan lige over night, men det har vi jo også tid til at behandle.

Hvordan man har gjort i de forskellige amter og kommuner med hensyn til at sætte forbedret materiale ind kan jeg godt tage et spørgsmål om, men det vil tage lang tid at svare, for jeg skal igen skrive til alle de amter, der er nedlagt, og som skal sende det videre til regionerne, for de sidder altså med materialet. Jeg har ikke materialet.

Magnus Heunicke (S):

Det er naturligvis de nye trafikselskaber, som primært er lavet efter, hvordan regionslandkorret er lavet – nogle steder er det jo så lavet lidt om – som selvfølgelig er dem, som sætter taksten, det er klart nok. Men ministeren må vel også medgive, at det naturligvis har en effekt, når man fra regeringens side vælger at fjerne det tilskud på 300 mio. kr., som man altså valgte at fjerne. Mit spørgsmål skal så være: Mener ministeren ikke, at det har haft nogen effekt på prisen på en busbillet, at man valgte at fjerne det? Og hvilken effekt skulle det i givet fald ellers have?

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Når man fjernede beløbet på 360 mio. kr., var det præcis af den grund, at vi ikke kunne se nogen udvikling i priserne, der sagde, at de var billige, fordi vi gav dette tilskud. Derfor sagde vi: Det fjerner vi igen, og så overfører vi det til jernbanerne, så vi kan begynde at rette op der. Det viste sig så hurtigt, at det også var for lidt med den meget stærkt stigende trafik, der heldigvis er på jernbanenetet. Derfor har vi lavet to nye planer i henholdsvis 2003 og 2006, hvor vi har sat i alt 1,8 mia. kr. ind om året på at forbedre banerne.

Det var derfor, vi fjernede tilskuddene, for man kan jo ikke tænke statisk, når man skal kigge på de mange penge, der gives fra det offentlige som alle mulige former for tilskud. De skal have en effekt, det tror jeg vi kan være enige om.