

[Tommy Dinesen]

plan, der er kommet for HT, er meget visionær, og jeg synes også, at de seks punkter, der er ridset op, er gode. Det er noget, SF støtter, selv om det drejer sig om 5 mia. kr. Der er allerede nogle, der har sagt, at det er fantastisk mange penge; det er det også, men hvis staten som sådan ikke træder til og hjælper storbyerne med deres trafikinvesteringer, kommer vi i den situation, at det hele bliver nedslidt. De fleste har været i London og set, hvordan det ser ud, og det er et typisk eksempel på, hvorledes den kollektive trafik er blevet dårligere og dårligere og efterhånden ikke kan bruges; også fordi man har privatiseret. Vi går altså ind for støtte, og jeg håber, at trafikministeren vil tage initiativ til, at der bliver nedsat et udvalg eller noget andet med repræsentanter for HT-området, regeringen og eventuelt andre, så man får set på problemerne. Lad os hellere være foran end bagefter udviklingen.

Jeg skal slutte af med lokal- og regionaltrafikken, som heller ikke har været nævnt før. For 20 år siden var jeg selv medlem af Vestsjællands Trafikselskab, da man oprettede de eksisterende bus- og trafikselskaber, og allerede dengang snakkede man om, at der skulle være fælles takster for bane og bus. Men i dag, 20 år efter, har man ikke kunnet finde ud af at lave de fælles takster, som ville være til fordel for kunderne. Det synes jeg er fantastisk, og jeg håber, at der snart sker noget på det område.

Vi har lavet en 4-årig aftale med regeringen om privatbanerne, som får noget nyt materiel. Vi er med på, at der skal satses mere på den kollektive trafik, også selv om det bliver mere omfattende end det, der allerede er vedtaget. Både her og på HT-området mener vi, at det haster.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil gerne spørge hr. Tommy Dinesen, hvor han ved fra, hvor langt Venstre og De Konservative er kommet i forhandlingerne med regeringen om en DSB-aftale. Vi mangler svar fra regeringen, og så længe vi ikke har fået de svar, kan vi ikke komme videre. Det skal da ikke være nogen hemmelighed.

Vi har jo i mange år truffet 4-års-aftaler sammen med Socialdemokratiet, hvor SF ikke har været med. Nu er SF kommet med her, men

derfor skal man ikke gå ind og bestemme farten, og hvordan vi andre skal forhandle. Vi er indstillet på at lave et godt forlig, men vi arbejder det sandelig også grundigt igennem.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Som sagt er det i hvert fald 3 måneder siden, jeg fremlagde tingene i SF's folketingsgruppe, og vi havde en god drøftelse og sagde, at det var i orden; vi ville godt være med til det her. Og derfor kan jeg ikke forstå, at det skulle tage så lang tid for V og K, for jeg er da ikke overbevist om, at der er ret meget, der kan laves om i den aftale. Regeringen har jo selv flertal, og SF bakker op bag det, så derfor er der ikke de store muligheder for at lave noget om; sådan opfatter jeg det i hvert fald ikke.

Men jeg fatter ikke, at der skal gå så lang tid. Jeg ved godt, at det ikke bare er trafikordførerne fra V og K, der møder op, for nu har man også fået nogle af de tunge drenge med, når der skal forhandles. Men det er der jo ikke kommet noget ud af.

Og ærlig talt: Det haster! Der er altså millioner af mennesker, der bruger DSB som transportmiddel hver uge, der er 21.000 ansatte inden for DSB, som ikke ved, hvor de står, og jeg synes ærlig talt, det er flovt. Det må jeg indrømme.

Ole Donner (FP):

Når man læser George Orwells berømte roman »1984« og læser science fiction-bøger, kan man nogle gange blive bange for de ting, der skal ske fremover. Man kan ligefrem få kuldegysninger.

Nu er der kommet en afløser for den slags bøger, og den hedder »Trafik 2005«. Trafikministerens redegørelse er efter min mening uhyggelig læsning. Visionerne i redegørelsen kan kort sammenfattes således: Mere kollektiv trafik og mere cykeltransport på bekostning af bilismen. Det må være konsekvenserne af denne redegørelse.

Trafikministerens plan må være opfyldelsen af det socialdemokratiske, tilbagestående samfund, en ny udgave af dagens Kina, hvor alle skal køre på cykel. Det hedder i redegørelsen, at det er regeringens mål, at cykeltrafikens andel af persontransporten skal øges frem til 2005. Det skal primært ske ved, at korte bilture