

har udset til at skulle klare sig i fremtiden – de har lige investeret 1,2 mia. kr. i nyt færgemateriel – er i hvert fald sure på politikerne. Ja, de er dybt skuffede. De har nemlig investeret, og det har de danske værfter også fået noget ud af. De har investeret med baggrund i, at de stolede på bropolitikkerne. Det kan de altså ikke, kan man konstatere.

Det er selvfølgelig i orden, at man slår bro- og jernbanedelen sammen i en fælles økonomi. Det har SF foreslået før, men som generaldirektør Hassenkam har sagt for ikke så længe siden – det var i Erhvervsbladet – er det sådan, at hver gang DSB skulle bruge den faste forbindelse på Storebælt og de tjente 1 kr., skulle de af med 2. Så derfor var der ikke meget business i den del af det.

Det viser sig også i en rapport, vi har fået tilsendt her i Folketinget i august, som er lavet af Trafikministeriet. Der begynder man at gøre op med alle de tal, der ligger, og hvad viser det sig? Jo, der viser sig noget, som ikke kan forbavse mig. Jeg har tit sagt, at når et af de dér konsulentfirmaer, som man bruger – man har brugt dem både på Øresund og på Storebælt – bliver bedt om at løse en opgave, så kommer de altid tilbage med det, som de, der har bestilt varen, vil have. I det her tilfælde sagde de, at der var 8, 9, 10 millioner passagerer, der vil bruge togtunnelen, og hvad viser rapporten? Den viser, at der måske endnu er 6 millioner passagerer, der vil bruge togtunnelen.

Derfor hænger det ikke sammen, og ikke et eneste sted i denne aftale er passagererne nævnt. Hvad med togpassagererne? Hvorfor er det alene lastbiler og personbiler, man lefler for? Det er simpelt hen, fordi bilismen her i Danmark er den største lobbyistvirksomhed, der findes, og der er ikke nogen politikere, som skal genvælges, der tør kritisere den. Det er sådan, det ligger, og det er det samme med benzinpriserne.

Så skal jeg hidse mig lidt ned og sige, at der jo også er noget på plussiden. I SF har vi selvfølgelig ikke noget imod, at der sker en opgradering af hovedstrækningen og elektrificeringen af København-Ringsted – vi har også fremført, at det er et akut behov, der her ligger – således at flaskehalsproblemerne i hvert fald ikke bliver så markante, som de har været før. Det er noget med 5 mia. kr., der er andre muligheder for at lave noget, men det er vi med på.

Vi er også med på, at S-togene bliver fremmet. Vi mener, det er en god ting. Det er sådan noget med 7 mia. kr. Også her er vi fuldstændig enige i det, der ligger i aftalen.

Låntagning har vi før fremsat forslag om. Vi synes, det er udmærket, hvis man kan gå andre steder hen og tage lån til de områder, det her drejer sig om. Vi vil også godt være med til låntagning, således at de dér røde regionale plim-sollere, der kører på nogle af de regionale strækninger, kan blive udskiftet. De er simpelt hen en skændsel for DSB.

Frederikssundsbanens dobbeltspor har vi også bakket op, og rammeaftalen om privatbanerne var vi med i forrige gang, så vi går ud fra, at vi bliver inviteret, når den igen skal diskuteres. Sidste gang var vi med til sammen med Socialdemokratiet og CD, at der blev afsat adskillige hundrede millioner kroner til nyt materiel på privatbanerne, og det er vi selvfølgelig glade for, også fordi det meste af det oven i købet er dansk materiel.

Til slut vil jeg godt sige, at SF fremsatte et forslag i sidste samling om, at de nordjyske motorveje skulle man lade være med at udbygge. Der var en besparelse på i hvert fald over 1 mia. kr. Og hvad var det, vi fik at vide? Vi fik at vide, at man holder en aftale. Vi ville godt bruge pengene til udbygning af nogle motorveje eller motortrafikveje, hvor der er store færdselsuheld, og vi fik at vide, at det kunne man ikke, for vi holder en aftale.

Når jeg ser, hvordan Storebæltsaftalen har været før, og hvordan den er i dag, vil jeg godt sige, at den Storebæltsaftale holder overhovedet ikke mere. Derfor kunne man lige så godt sige: Lad os stoppe de dér nordjyske motorveje og bruge pengene til noget mere fornuftigt.

Det vil vi dog ikke fremsætte forslag om, for det vil være sådan noget, som måske ikke ville blive taget særlig alvorligt, selv om vi mener, det er alvorligt.

Men jeg skal her fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Det konstateres, at de flerårige aftaler, der er indgået mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti – herunder specielt de store takstnedsættelser ved person- og lastbilers brug af Storebæltsbroen – gør det umuligt for DSB at opnå de forventede markedsandele som forudsat i »Trafikplan 2005«.

På den baggrund opfordres regeringen til at fremlægge en handlingsplan for, hvorledes bane- og skibsdriften alternativt sikres markedsandele af person- og godstransport med