

henblik på at opfylde CO₂-målsætningen i »Trafikplan 2005«.

Derefter går Folketinget over til næste sag på dagsordenen.«
(Dagsordensforslag nr. D 32).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandling.

Søren Hansen (S):

Forespørgerne fik svar på deres spørgsmål, da regeringspartierne, Det Konservative Folkeparti og Venstre for få uger siden indgik aftalen om et supplement til rammeaftalen. Det er ikke sikkert, at de pågældende partier var enige, men svaret på, hvad man ville gøre fra regeringens side, fik man ved den lejlighed, fordi der dér skete det, at et meget stort flertal her i Folketinget besluttede sig for de politiske, de økonomiske og de organisatoriske rammer, der skal gælde for jernbanetraffikken. Følgelovene er til første behandling her i dag.

I øvrigt mener Socialdemokratiet, at det herefter er op til DSB's styrelse og direktion, der jo nu har erstattet den store DSB-bestyrelse bestående af 179 MF'ere, at forvalte de klart forbedrede muligheder, som DSB har fået i kraft af investeringsprogrammet og i kraft af den takstpolitik, der samtidig er besluttet, når det gælder Storebælt.

Jeg hørte, at forespørgernes ordfører interesserer sig meget for den ene del af den prisreduktion, som har fundet sted. Det var nu godt nok kun for den mindste, den, der handler om 20-pct.s-reduktionen. Den, der handler om mere end 50-pct.s-reduktionen, hørte vi ingenting om. Den synes jeg nu er mere vigtig, og i hvert fald er den mere vigtig for den kollektive trafik, også fordi den er så stor, som der her er tale om.

Men for at det her skal lykkes, er der to forudsætninger, der skal opfyldes. Den ene forudsætning er, at Folketinget nu giver DSB's styrelse og direktion mulighed for uden indblanding i både stort og småt at løse deres opgave. Den anden forudsætning er, at DSB's ledelse, styrelse og direktion, lever op til det ansvar, som de nu har fået for at opbygge et moderne, effektivt og konkurrencedygtigt alternativ til fly, lastbiler, busser og privatbiler. Mulighederne er der. Nu skal de udnyttes.

Dagsordenen, som nu er foreslået, konstaterer højt og flot, hvordan fremtiden vil komme til at se ud, men man glemmer altså også, sådan hørte jeg det i hvert fald, helt klart de forbedrede muligheder, som den kollektive trafik får på Storebæltsforbindelsen, og da jeg ikke tror på de konstateringer, der gøres gældende i dagsordensforslaget, kan jeg allerede nu meddele, at det kan Socialdemokratiet ikke stemme for.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg ved ikke, om hr. Søren Hansen ikke har hørt så godt efter, eller om jeg har udtrykt mig uklart. Jeg sagde netop, at der ikke står nogen steder i aftalen eller i lovforslagene, hvad passagerprisen bliver for brug af den faste forbindelse. Det er naturligvis rigtigt, at DSB skal betale mindre for brugen, det ved jeg godt, men der er jo ikke nogen, der har interesseret sig for, hvad passagerprisen er. Derimod har alle interesseret sig for lastbilprisen. Det er jo det, det drejer sig om. For hvem? For vognmandsgeneralforsamlingen selvfølgelig. Halleluja!, siger de alle sammen.

Selvfølgelig bliver den kollektive trafik bedre, men spørgsmålet er, om den bliver god nok. Ifølge den rapport, der er kommet frem, og som jeg går ud fra at hr. Søren Hansen også har læst, kommer der altså ikke så mange passagerer med, som man havde forventet fra starten, og som Cowiconsult, eller hvad alle de her selskaber nu hedder, tilsyneladende har bildt politikerne ind.

Jeg har altså også omtalt goderne, det gjorde jeg ret meget ud af, for dem er der selvfølgelig også nogle af. Det ville jo være mærkeligt andet.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil godt spørge Socialdemokratiets ordfører, om Socialdemokratiet er af den formening, at en takstnedsættelse for biler og lastbiler har en indflydelse på det antal af biler og lastbiler, der vil køre over Storebælt, eller om den ingen indflydelse har.

Hvis det har en indflydelse – jeg kan lige så godt stille det ledende spørgsmål med det samme – betyder det så ikke også, at man dermed svækker den kollektive transport, fordi de personer, som ellers ville have kørt med den kollektive transport eller have fået deres gods over på skinnerne, netop i stedet for vil køre med lastbiler og med personbiler?