

dige signaler, og begge dele er på plads. Derfor synes jeg, at den kollektive trafik igen i dag har en god dag. Bare alle medarbejdere i den store koncern vil leve op til det. Det håber og tror jeg at de vil gøre.

#### **Ole Donner (DF):**

Jeg vil gerne starte med at takke ministeren for besvarelsen, der indeholdt en række interessante betragtninger om anskaffelser både til regional- og til privatbanetrafikken.

Man må også erkende, at pendlere skal have bedre vilkår, såfremt man vil fastholde dem. Man kan ikke fastholde de kunder, såfremt de ikke får den service, som de betaler for.

Vi synes i øvrigt, det er godt, at SF har rejst denne debat. Vi synes, det er godt hele tiden at holde kontrol med den kollektive trafik, undersøge tingene og prøve at sikre, at man gør dem bedst og billigst.

Vi erkender, at der kan være fordele ved en god kollektiv trafik, og at det er nødvendigt med offentlige tilskud f.eks. til småøer og til tyndt befolkede områder, men den forfordeling, der har fundet sted i mange år, må holde op, så der ikke længere gives masser af tilskud og fordele på skatte- og afgiftsområdet og samtidig væltes skatter og afgifter over på privatbilisterne for at tvinge dem over i den kollektive trafik.

Dagsordensforslaget fra SF indeholder mange gode ting, også en anmodning til ministeren om at fremkomme med forskellige oplysninger, og ministeren var i øvrigt inde på nogle af tingene i sin besvarelse.

Efter at SF har lavet om på sit dagsordensforslag i forhold til det oprindelige, kan vi ud fra nogle andre betragtninger end dem, som SF formentlig lægger til grund, støtte den foreslåede dagsorden, for vi mener, at det er fornuftigt at bede om at få en handlingsplan for, hvordan man ønsker at gøre de forskellige ting. Og den handlingsplan skal også indeholde såvel tidsmæssige som økonomiske oversigter. Det synes vi er helt fint.

Vi synes også, den skal have til formål at forbedre den daglige service og transporttid for pendlere, for der er ingen tvivl om, at efter at den nye Storebæltsforbindelse er kommet, er der blevet ændret totalt på infrastrukturen i Danmark. Man er nødt til at erkende, at der skal ske ændringer i den lokale trafik, for ellers er det givet, at pendlere bliver sorteper i det spil, og de bliver klart forfordelt i forhold til passagerer, der kører mellem Jylland og Sjælland.

Dansk Folkeparti går ind for, at man privatiserer den kollektive trafik 100 pct. På den måde kunne man sikre sig den bedst mulige trafik, den bedst mulige service, og man kunne sagtens privatisere, selv om man må erkende, at det er nødvendigt at give tilskud til f.eks. småøer. Man kunne bare lave licitationerne på den måde, at man udformede dem sådan, at man sagde, at det firma, som kræver det mindste tilskud for at yde den offentlige trafikservice, som skal foregå i det pågældende område, var dem, der vandt licitationen og udførte transporten.

Men vi kan altså støtte den af SF foreslåede dagsorden.

#### **Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Jeg vil gerne sige tak for initiativet til debatten fra hr. Tommy Dinesens side, men jeg vil også gerne sige tak til deltagerne i debatten. Jeg synes faktisk, den har afsløret, at der er meget stor enighed om at gøre noget på det her felt.

Først vil jeg sige til hr. Arne Melchior, at noget af det, der er lykkedes i øjeblikket for DSB, faktisk er præcisionen. Jeg tror, at DSB har bedre regularitetstal nu, end man har haft tidligere, og at det går rimelig godt på det felt.

Men ellers vil jeg bare fremhæve nogle ting, som jeg synes, at vi, der har interesse for den kollektive trafik, skal hæfte os ved.

Vi får nu tog under Storebælt. Vi får tog ført ud til Københavns Lufthavn. Vi får udbygget Frederikssundsbanen. Vi har købt 112 S-tog til 8 mia. kr. – været enige om at gøre det. Vi indkøber elregionale togsæt – 4 stk. Vi arbejder med to projekteringslove: København-Ringsted, 6 mia. kr., projekteringslovovre ved Horsens, 1 mia. kr. Der bygges i øjeblikket minimetro i København. Der vil inden for det kommende år blive købt IC3-togmateriel, som bliver indsat i regionaltrafikken, og som vil blive leveret inden for den rammeaftale, vi har i øjeblikket. Bus/tog-samarbejdet er ved at lykkes. Betalingen under Storebælt er nedsat for DSB's vedkommende fra 1.200 mio. kr. til 525 mio. kr.

Der har i dag i Folketinget været en bred opbakning til den kollektive trafik. Faktisk synes jeg, der er anledning til at være lidt glad på den kollektive trafiks vegne og ikke være så bekymret, som nogle har givet udtryk for. Der er faktisk mere at glæde sig over end at være bekymret over.