

Ministerens aggressioner over for private trafikelskaber ses jo af, at kun passagerer, der benytter offentlige transportmuligheder, kan få glæde af den særlige 10-procents-rabatordning, som er indført, hvilket formentlig er i strid med EU's konkurrenceregler, men det vender vi så senere tilbage til.

Opriktig talt så ved vi jo ikke, hvad ministeren vil og kan gøre for den kollektive trafik, for ud over tre tog til Nærumbanerne og en aftale med venstrefløjen om ringbaner omkring København og om nogle vandbusser har ministeren jo ikke formået at komme igennem med nogen større forslag. Ikke engang det forslag til et nyt jernbanespor mellem København og Ringsted, som ministeren har foreslået, kan hendes parti stå samlet om.

Vi står i den helt specielle situation, at DSB ikke engang har en rammeaftale – den skulle jo have været vedtaget inden finanslovaftalen for 1999 – og privatbanerne kører nu på deres 3. år uden rammeaftale. Hvordan skulle de kunne tilrettelægge fremtiden?

Hvordan går det med elektrificeringen for DSB? Hvad sker der med de store planer herom i Jylland? Jeg synes, at vi med rette kan spørge, om danskerne får nok for de 5 milliarder offentlige kroner, som vi hvert år gennem tilskud bruger til den kollektive trafik. Og jeg forstår godt, hvis de i Finansministeriet for tiden tager en dyb indånding, når det drejer sig om nye bevilninger til den kollektive trafik.

Jeg beklager, men jeg føler, at det er nødvendigt, at jeg taler med kritisk røst, og det hænger sammen med, at ministeren mangler politisk overblik. Ministeren vil helst arbejde sammen med venstrefløjen, men skal der skaffes bevilninger, er det de borgerlige, der skal lægge stemmer til, og det ved de godt i Finansministeriet, og de ved også, at vi ikke leverer stemmer til en hvilken som helst oppustet ballon.

Venstre har, som jeg indledte med at sige, været med i alle de store trafikplaner, men vi skal jo videre, kære minister, og det kommer vi ikke ved at aflevere ganske vist velskrevne rapporter.

Ministerens aggressioner over for privatbilismen forstår vi ikke. Privatbilismen betaler årligt ca. 36 mia. kr. i forskellige skatter og afgifter, og de skal hele tiden trues med nye afgifter med henvisning til, at bilisterne i stedet for at tage bilen bare kan tage tog eller busser. Den køber vi ikke, minister, ligesom vi heller ikke vil ligge under for det oppustede miljøhysteri.

Venstre ønsker attraktive kollektive trafiktilbud, men det skal efter vores mening ikke ske på bilisternes bekostning. Vi har brug for gode tog, gode busser. Vi har brug for holdbare transportplaner. Vi skal være åbne over for konkurrence. Vores opfattelse er, at DSB skal koncentrere sig mere om at transportere passagerer og mindre om den underskudsgivende godstransport. I øvrigt vil jeg gerne sige, at DSB har udviklet sig til det bedre, og det viser sig jo også ved, at flere og flere fravælger fly til fordel for DSB.

Kaj Ikast (KF):

Dette område er jo et, hvor vi igennem en meget lang årrække har haft de samme ordførere, i hvert fald for en hel del partiers vedkommende, og dermed har det også givet nogle meget store forlig og bragt megen stor enighed på banen, som har givet nogle meget store resultater. Jeg tænker her særligt på Storebælt, jeg tænker på Øresundsforbindelsen, og jeg tænker på købet af de nye S-tog i København og udbygning af motorvejsnettene. Og så havde vi en lang overgang et meget godt samarbejde om privatbanerne og jernbanens udbygning.

Ja, jeg vil gerne sige til Enhedslisten, at det ikke er meget af den slags, de har deltaget i, og fru Margrete Auken har nu heller ikke været den store deltager. Det skete i den borgerlige regerings tid, heldigvis, for der skal et vist mod til at sætte det i værk, men det er nok de største forbedringer for den kollektive trafik, der er lavet herhjemme.

Indtil dato har vi kunnet se, at DSB konstant har sat kunder til på grund af, at man nedlægger stationerne, gør dem ubemandede, og folk ønsker ikke at stå på en station og blafre med hundredkronesedler og trække deres billetter i en automat. Derved har man undermineret de ydre områder, og man har ikke skabt en effektiv kollektiv trafik, som vi gerne ville have fortsat med.

Nu har man jo efterhånden siddet i godt 6 år, og udviklingen er, at selv om man har lavet forlig med SF og Enhedslisten her for nylig og brugt 200 mio. kr. af de afgifter, man har lagt på bilerne – jeg regner med, at man har taget de 200 mio. kr. fra de 2 mia. kr., man fik, da man lavede pinsepakken – er der intet forandret.

Vi har maksimalt 10 procent kollektiv trafik i landområderne. Vi har her i København vel 30 procent og i forstæderne omkring 28 procent.