

er vitterlig kortsigtet tænkning, når det går ud over penge, der skulle have været brugt til investering af nye skinner.

Det har åbenbart ikke for alvor gjort indtryk på trafikministeren, at rapport efter rapport har dokumenteret, at jernbanerne får et kæmpeproblem om ganske få år, hvis ikke skinnenettet fornyes og vedligeholdes. En god skinneinfrastruktur er en helt nødvendig forudsætning, hvis togene også fremover skal kunne være et godt alternativ til bilen. Og hvis nogen er i tvivl om det, kan de ringe til Tony Blair og spørge, hvad der bliver hans største problem i den næste valgkamp.

For i England er et af de store problemer, at ansvaret for vedligeholdelse af skinner og ansvaret for togdriften er blevet adskilt, og begge dele er blevet privatiseret. Det har skabt en situation, hvor ingen har interesse i at tænke og investere langsigtet, fordi det ikke er de samme, der tjener pengene, som skal lave de langsigtede investeringer i skinnerne.

Nu ser vi så herhjemme, at den danske banestyrelse ejere, nemlig den borgerlige regering, heller ikke er parat til at foretage den nødvendige, langsigtede jernbaneinvestering, selv om den generelle udvikling i alle landene omkring os netop skulle tilsige os at satse mere på jernbanerne og få mere gods og flere personer på skinner.

Det siges jo, at man skal dømme mennesker – og hertil må man trods alt stadig tillade sig at henregne os politikere – på, hvad de gør, og ikke på, hvad de siger. Hvis det er rigtigt, ser det sort ud for den danske jernbane i fremtiden. Derfor vil det også virkelig oprigtigt glæde Det Radikale Venstre, hvis ministeren i dag kunne fortælle os, at denne opfattelse er en vildfarelse, at regeringens første gerninger på dette område ikke er symptomatiske for regeringens fremtidige politik, og at man vil gå videre end de pæne ord og lave en offensiv politik også for jernbanerne. Og det kunne vi jo passende vise ved at stemme for det forslag til vedtagelse, der ligger, og som Det Radikale Venstre vil stemme for, for det kan være svært at se, hvad det er, man skal vente på.

Kl. 11.45

Nu siger ministeren, at der vil komme en ny investeringsplan: Det er jo fint, det glæder vi os til at se, det vil vi arbejde konstruktivt med på, men hvad det helt præcis er i den gamle plan, som man allerede nu kan sige er så dårligt, at man ikke vil tilslutte sig det, det kunne være interessant at høre, samtidig med at man så frem-

lægger nye ideer. Ord er ikke det samme som gerning, men ord kan dog også lune i en kold tid. Det håber jeg at ministeren vil have forståelse for.

Keld Albrechtsen (EL):

Vi står jo i de kommende år over for nogle helt afgørende valg med hensyn til, hvordan den kollektive trafik og i ganske særlig grad jernbandedriften skal sikres i Danmark, om vi skal få en god udvikling eller sådan en udvikling, som også hr. Martin Lidegaard var inde på, som vi har været vidne til i England, hvor en række markant forkerte beslutninger fra Tony Blair-regeringens side har medført, at man nu har et nationalt jernbanesystem, der er uden nogen form for koordination, splittet op i enheder, der ikke kan samarbejde, som er uden vedligeholdelse af jernbanenettet, som drives så elendigt, at passagererne ikke kan regne med at kunne nå frem til deres arbejdsplads eller uddannelsessted, hvor togene ofte slet ikke kører, osv., osv.

Hvis de signaler, som den nye regering har sendt, følges op af praktisk handling, hvis den nye regerings holdning til den kollektive trafik følger i fodsporet af de beslutninger, den allerede har truffet, så vandrer man altså i retning af engelske tilstande. Det synes jeg ville være ulykeligt.

Det kommer vi også lidt tilbage til i den efterfølgende forespørgsel, hvor vi skal drøfte ejendomsforholdene inden for jernbanen, så det vil jeg ikke sige mere om i den her sammenhæng, men derimod sige lidt om, hvad det er, der er på spil for passagererne her og nu.

I det gamle Folketing fik vi jo lavet aftaler, der bl.a. pegede frem imod, at der skulle være en langt bedre udbygning af nærbanerne og f.eks. også af sidebanerne, og det lykkedes at få gang i f.eks. Odense-Svendborg, at få jernbanen til at fungere langt bedre ved f.eks. også at indføre brugerindflydelse, ægte decentralisering i trafikken, som gav passagererne direkte mulighed for i samarbejde med DSB at skabe en forbedret togdrift, og som også allerede i år 2000 medførte en passagerfremgang på 13 pct.

Det, der skal til, er en videre udbygning af jernbanesystemet efter de principper, som vitterlig har vist sig at være en succes på Odense-Svendborg. Der er tilsvarende erfaringer faktisk fra Lollandsbanen, og det, der jo er interessant i den sammenhæng, er, at hvis man i en god of-fentligt drevet jernbane går ind og etablerer et lokalt samarbejde med brugerråd osv., og hvis