

[Helge Sander]

Både i dagens rapport og i den debat, vi har været igennem i de seneste år, har vi talt meget om rationalisering, og jeg synes også, man fra privatbanernes side har været sig sit ansvar bevidst. Man har selv på de møder, der har været arrangeret, tilbudt at se nærmere på en rationalisering. Vi ved også, at på nogle baner har man virkelig taget fat. På en af de strækninger, jeg kender særlig godt, nemlig Vemb-Lemvig-Thyborøn, er det allerede i dag sådan, at alle passagertog er enmandsbetjente. Det vil sige, at ud over at sørge for, at toget kommer frem, er det også togføreren, der forestår billetteringen.

Alt i alt håber vi, at vi kan skabe ro på dette område. Vi anbefaler den 4-årige aftale, og selvfølgelig anbefaler vi også den dagsorden, som vi er medforlagsstillere til.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak til trafikministeren for besvarelsen. Jeg synes også, den var positiv. Der er i hvert fald i det, der er blevet sagt indtil nu, en vis forståelse for de problemer, der er på området.

Jeg vil gerne starte med at sige, at der er noget, der forekommer mig misvisende i denne debat, og det er, at man kalder det privatbaner. Er der noget, der ikke er privat, så er det disse baner. For fremtiden vil jeg kalde dem lokalbaner, for det er jo det, de er.

Når de ikke er private, er det jo, fordi 70 pct. af tilskuddene kommer fra staten og 30 pct. fra amter og kommuner. Men netop det, at de er lokalbaner, gør, at der er et folkeligt engagement bag dem. Jeg har selv siddet i en bestyrelse for en sådan bane for adskillige år siden, og man må sige, at diskussionen var der i hvert fald og interessen for banen, ikke bare som arbejdsplads i et område, men selvfølgelig også på grund af det, der er det vigtigste: Det er noget, der får trafikken op at stå. Det er noget af det, som man har brug for i dagligdagen. Og derfor er det også nødvendigt, at der bliver afsat flere midler til lokalbanerne.

Der har som omtalt været andre rapporter, bl.a. var der én, der lagde op til, at DSB skulle overtage de lokale baner. Vores holdning til dette var, at hvis der bliver tale om et udvidet samarbejde mellem lokalbanerne og statsbanerne, altså DSB, synes vi det er udmærket. Men vi vil ikke være med til at trække noget

ned over hovedet på nogen. Vi synes, at et tiltag som f.eks. det på Lollandsbanen, som nu har fået IC3-tog – godt nok kun om morgenen foreløbig – er godt. Forhåbentlig vil et sådant tiltag være med til at få flere kunder tilbage til lokalbanerne, og også til DSB for den sags skyld.

Det er, som om ingen af ordførerne har været inde på, hvad man tænker sig med hensyn til tal. Hr. Helge Mortensen sagde, at man i Socialdemokratiet mener, at vi skal tilbage til det, der skete inden budgetreguleringen, og det er vi fra SF's side enige i. Jeg har tidligere sagt, at vi i SF mener, at noget med 30 mio. kr. til indkøb af nyt materiel oven i det, der er, ville være en god idé. De, der har set på det, siger, at på den måde vil man kunne komme op på en nogenlunde standard inden for en årrække. At der er behov for det, viser også den tykke rapport, der har været omtalt, selv om vi kun har haft mulighed for at skimme den igennem, som det hedder på Christiansborgsprog. Men jeg synes, det fremgår af rapporten, at der i hvert fald er belæg for, at der skal ske noget på lokalbaneområdet.

Jeg mener også, at vi med de besparelser, der har været indtil nu, har nået smertegrænsen, hvis vi vil leve op til nogle af de ting, som vi siger, når vi har de større debatter her i Folketinget. Så er vi jo alle sammen enige om, at mere gods og flere passagerer skal tilbage til banerne, og også til skibsfarten for den sags skyld, fordi det er de bedste og de mest miljøvenlige måder at transportere folk og gods på. Derfor håber vi, at de partier, der står bag dagsordenen, vil bestræbe sig på, når nu vi skal til at diskutere beløbene, at velvilligheden så også er der.

Vi har fra SF's side været inde på – og det har andre også – at dette måske var noget, som man kunne bruge på ABB Scandia, som jo ikke fik de 7-8 mia. kr. til nye S-tog. Her kunne det måske være en hjælp, hvis man kunne udvikle et andet tog. Det, man taler om, er et IC2-tog, altså en skrabet IC3-model.

Som også hr. Risgaard Knudsen var inde på, er det selvfølgelig et spørgsmål, om der kommer nogle bestillinger. Det skal selvfølgelig ikke være en blankocheck til ABB Scandia, for det hører sammen med, at det, man kommer med, kvalitetsmæssigt skal ligge i top og prismæssigt være i orden. Men jeg synes, det er