

Hertil kommer, at driftstilskud til DSB skal fastsættes med udgangspunkt i kontrakter, der fastlægger togtrafikkens kvalitets- og service-niveau.

Baggrunden for de strukturelle ændringer var ønsket om at styrke DSB's muligheder for at øge sit kundegrundlag gennem den bedst mulige udvikling af virksomheden. Regeringens holdning er, at vi skal fastholde denne linje i DSB's udvikling.

Den gældende aftale om DSB's rammer udløber med året 1998. Når vi påbegynder forhandlingerne om en ny aftale om DSB, vil der fra regeringens side være åbenhed med hensyn til at drøfte materielsituationen hos DSB. Det gælder også drøftelse af materielsituationen i forbindelse med forhandlingerne om en aftale på privatbaneområdet.

Jeg mener således, at DSB handler i overensstemmelse med det tidligere fastlagte ved at anvende IC3-togsættene til kørsel under Storebæltsforbindelsen som forudsat i rammeaftalen fra 1990. På den anden side er regeringens indstilling på i forbindelse med de kommende forhandlinger om en ny rammeaftale for DSB at drøfte DSB's materielsituation med henblik på særlig at tilgodese pendlernes behov.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak til ministeren, og som man vel kunne forvente, blev der sagt noget om de gode ting, der sker inden for DSB, nemlig at trafikken mellem landsdelene får et løft. Men med hensyn til det, der bliver sagt om regionaltrafikken, dér må jeg nok sige, at det ikke holder. Ministeren har måske sine oplysninger fra DSB, det vil jeg gå ud fra, og jeg har også set, at DSB – det er nogle fra ledelsen – har sagt, at det bliver meget bedre inden for den regionale trafik; det gør det ikke.

Hvis man læser lokalaviserne i Lolland-Falster-området, i Køge-Roskilde-området og i det nordsjællandske, vil man se, at pendlere er meget, meget utilfredse. Jeg har i hvert fald sjældent fået så mange breve og set så mange indlæg, der gør vrøvl over den måde, som der køres på i dag. Det er ikke rimeligt, at vi alle sammen betaler til DSB's underskud på 4 mia. kr., mens det samtidig er nogle landsdele, hvor der er tusinder af mennesker, som hver dag rejser frem og tilbage, der skal betale regningen. Og det er konsekvenserne af det her.

Man må håbe, at de ikke tager bilen. To pendlere havde fat i mig i dag i toget. Den ene ville i hvert fald til at tage bilen, når IC3-toget røg væk fra Holbæk. Og hvis det er det, der skal til at ske, kan man jo hurtigt forvente 10.000 biler på vej ind mod København fra forskellige steder på Sjælland. Og det er der vel ikke ret mange der ønsker sig.

DSB satser på trafikken mellem landsdelene, og det gør de, fordi det har politikerne sagt til dem, og så gør de det. Det er bropartierne, der står bagved, som har lavet den fadæse her, for man ville i de aftaler, der er lavet, overhovedet ikke være med til at tænke på andre dele af landet.

Sådan er det, og jeg vil godt sige til regeringen og regeringspartierne, at jeg synes, det ville være bedre – og sådan håber jeg at det bliver i fremtiden – at det er venstrefløjen, man laver aftaler med, når det drejer sig om kollektiv trafik, for de ting, der er lavet, har været besparelser og fremme af lastbiltrafikken.

Jeg har sagt det før og siger det igen: Når hr. Svend Heiselberg og hr. Kaj Iakst kommer til generalforsamling hos vognmændene – det gør de nemlig gerne hvert år – bliver de mødt med stående ovationer i flere minutter, for aldrig er det gået så godt for lastbilejerne i dette land.

Ministeren var inde på, at der har været nogle møder DSB og borgmestrene imellem. Det er rigtigt, og hr. Poul Erik Dyrland, hr. Brian Mikelsen og jeg har haft møder med borgmestrene på Nordvestbanen. Og hvad var det, de fik at vide?

Jo, de fik fra DSB at vide, at nu ville det blive bedre, nu ville der komme hurtigere tog og alt det dér, og det skal nok være rigtigt; der er i hvert fald ikke nogen, der kører så hurtigt som dem, der har forbindelse med Catlink. Det tager en time og tyve minutter. Det, DSB nu lover, er en time og tredive minutter, men hvornår? Jo, mellem klokken 10 og 15, hvor der ikke er én pendler, men masser af pensionister i togene. Det er det, man vil give pendlere, de tusindvis af pendlere, der hver dag tager toget ind, og som lægger millioner, måske milliarder af kroner i DSB's kasse. Det er realiteterne.

Borgmestrene var ikke klar over det her. De havde fået det med de hurtige tog at vide. Det samme er sket på Lolland-Falster.

Samtidig var ministeren inde på, at der nu ville komme op til otte millioner passagerer. Det er en fremskrivning fra de fem millioner, der er i dag, som tager med færgerne. Det vil der kom-