

I alt for mange år har man levet under og efter det princip, at man kan komme til statskassen, skattheyderne, og hente pengene, når kassen er tom, ligesom vi kender det på andre områder, f.eks. Rigshospitalet.

Nu vil SF, fordi Storebæltsforbindelsen skaber forbedret togservice for de passagerer, der rejser mellem Jylland, Fyn og Sjælland, opfordre regeringen til at opkøbe nye IC3-tog, så alle – jeg understreger alle – pendlere og togpassagerer får samme mulighed for en ordentlig kollektiv trafik.

Vi erkender, at de regionale togforbindelser naturligvis er vigtige, men Transportrådets seneste rapport fra marts i år viser, at den kollektive trafik for en stor del af landområderne kun har meget lille betydning. Bilen – jeg understreger bilen – er stadig det foretrukne transportmiddel, fordi det er nemmest og mest fleksibelt. Befolkningen skal helt klart efter vor opfattelse have frie valgmuligheder til at benytte de transportformer, der passer bedst til dens behov. Derfor skal favoriseringen af den kollektive trafik frem for privatbilismen ikke accepteres, og den enkelte skal på længere sigt betale de fulde omkostninger ved transporten.

Efter Fremskridtspartiets mening er den kollektive trafik i Danmark en stor forretning, som kan forvaltes langt bedre, end den bliver i dag. Udviklingen skal gå mod deregulering, privatisering og effektivisering af jernbanerne. Der skal lukkes konkurrenter ind på sporene. En lignende udvikling finder vi også i vores nabolande Sverige og Tyskland, og vi finder det i England. Adskillige kommende jernbaneoperatører står parat for at få lov til at køre på de statslige jernbaner og infrastrukturen her i landet. A/S Hille-rød Privatbaner har ansøgt om at køre på strækningen Tinglev-Århus Havn, og en række andre operatørvirksomheder har ansøgt eller forespurgt hos Banestyrelsen.

Danmarks første nye privatbane siden 1929, Privatbanen Sønderjylland, sendte som bekendt lørdag det første godstog af sted på strækningen Tønder-Niebuil. Privatbanen oplyser samme dag til Ritzaus Bureau, at den vil forsøge at erobre dele af markedet og henviser til gode erfaringer fra Sverige og Tyskland, når det gælder privatbaners betjening af mindre banestrekninger.

Alt det her hilser Fremskridtspartiet velkommen, men vi må samtidig konstatere, at når vi bruger det ord privatbane så meget, er det lige før, det var en sag for Forbrugerombudsman-

den, for det er jo ikke det rigtige ord. Vi ved alle sammen, at der følger et kæmpetilskud med, og derfor er det i mange tilfælde ikke reelle privatbaner, vi taler om. Det er en falsk varebetegnelse, og derfor burde man måske prøve at se lidt ud over sin egen næsetip og så tænke nyt, der gik mere i retning af en reel privatisering af transporten på jernbanerne.

Med hensyn til de to foreslåede dagsordener må vi konstatere, at dagsordensforslaget fra de partier, der ligesom er med i forliget om det emne, vi diskuterer, altså CD, Det Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti, Venstre og Socialdemokratiet, er en typisk afværgedagsorden, der bare konstaterer, hvad der er sket, og hvad man i de aftaler er blevet enige om, der skal ske. Punktum for det, og så kører man videre ud ad sporet.

Vi ved, at hr. Tommy Dinesens hensigt er, som der også står, at få udarbejdet en handlingsplan for udskiftning eller modernisering af de tog og togstrækninger, der bliver service-mæssigt dårligere stillet. Jeg har tidligere i dag nævnt, at ifølge Fremskridtspartiets opfattelse er det således, at når vi vil prøve at have en tillid til, at DSB fremover skal få rettet op på den uhyggelige økonomi, DSB i alt for lang tid har haft, må vi også ligesom vise, at vi tror på de initiativer, de nu kan komme med for at få rettet op på den. Og vi må så sige, at hvis DSB's ledelse mener, at der skal gøres visse ting og sager for at få økonomien på rette spor – for at blive i denne debats ord – er vi af den opfattelse, at vi ikke i tide og utide skal prøve at sætte DSB på plads.

Naturligvis kan det på visse områder være relevant at påpege over for DSB, hvis der er noget, vi er utilfredse med, og det skal vi også have lov til som politikere, men vi må bare også vise dem den tillid, at det kan lade sig gøre at få rettet tingene op.

Vi håber så på, at de meldinger, der er kommet under debatten i dag, i hvert fald også kan være medvirkende til at forbedre servicen i de tyndtbefolkede områder, altså regionalstrækningerne, og det har vi foreløbig tillid til vil ske. Men vi må også erkende, at der kan opstå problemer, som vi har set det tidligere. Vi håber bare på, at DSB også er klar over, at det er den vej, vi politikere ønsker.