

Privatbanernes Fællesrepræsentation, som står for det her, har også tilsluttet sig.

Så alle disse røde kræfter – hr. Kresten Philipsen og andre gode folk – er gået sammen her for at lave det endegyldige angreb på det, som hr. Svend Erik Hovmand kæmper for.

Kan vi ikke godt bare forholde os til det lovforslag, vi har med at gøre her, og så enes om at gøre det til en forbedring af trafikbetjeningen i landdistrikterne. Det er faktisk det, det handler om.

#### **Formanden:**

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

#### **Kaj Ikast (KF):**

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at dette vil være en af de første love, vi vil lave om, når vi får en borgerlig regering.

Det er ikke noget nyt, jeg siger. Det har jeg faktisk sagt siden 1996, dengang man lukkede for kassen for privatbanerne. Rammeaftalen sprang man fra. Vi var klar til at lave den. Hvad sagde man? Man talte fra regeringens side om kollektiv trafik, men der var ingen penge.

Den mest effektive del af dansk jernbanedrift har i alle årene været privatbanerne, drevet på delvis idealisme, et samspil mellem lokalsamfundet og de professionelle ansatte. I forskellige former har de været rundtomkring i landet, og de har været langt, langt billigere pr. kørt personkilometer, end DSB nogen sinde kommer til at køre.

Så spørger jeg mig selv: Hvorfor skal de slagtes? Jamen jeg kunne forstå på det forslag, der en overgang var fremme, at de skulle lægges ind under DSB og være samkørende med DSB, således at man tog de mindre baner som tilslutningsbaner til de større baner. Så begyndte der at blive hoved og hale i det hele.

Derfor undrer dette forslag mig meget, og jeg har ikke lagt skjul på hverken over for Kresten Philipsen, Amdsrådsforeningen eller andre, at det, jeg er bange for, at de reelt gør, er at nedlægge jernbanen i løbet af kort tid.

Når jeg nu ser dette forslag, så vil jeg stille et helt kontant spørgsmål: Hvorfor er Djursbanen ude af dette forslag? Hvorfor er den ikke med i gesom de andre privatbaner? Jeg spørger bare.

Hvis det her skal være rigtigt efter den socialdemokratiske ordførers terminologi, kunne vi netop se, at Lolland-Falster-banen, som fik tilføjet tre nye tog, havde en succes uden lige, deri er jeg enig, og vi var klar til at lave forlig både

om Vestsjælland og Nordsjælland; i hvert fald ville vi have tilføjet nye tog inden for den periode, vi nu har passeret, fra 1996 og op til i dag.

Der er intet sket ud over på Lolland-Falsterbanen, og så er der de to tog, der brændte. Andet er der ikke blevet justeret.

Det, man nu laver med det forslag her, er egentlig, at man tørrer sorteper af på amterne. Så vil amterne køre det ind i de amtskommunale trafikselskaber, og så opdager man meget hurtigt, at det er billigere at køre med bus end med jernbane. Det er jo så naturligt, at man tager rent lokale hensyn, og så aflyser man togene og kører flere og flere strækninger med bus.

I første omgang kører man kun morgentogene og aftentogene, for så mange busser kan vi nemlig ikke klare.

Hvis man nemlig begynder at kigge på tallene for, hvad der egentlig transporteres i Nordsjælland med privatbanerne, så vil man opdage, at det antal busser, der skal til, er enormt stort.

Jeg vil gerne sige: Vi støtter ikke det forslag, vi stemmer direkte imod det.

#### **Formanden:**

Trafikministeren, som jo også får ordet efter debatten.

(Kort bemærkning).

#### **Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Men det er kun for en afklaring, så jeg ved, hvad det er, jeg skal svare på, for når hr. Kaj Ikast spørger, hvorfor Djursbanen ikke er med, når andre privatbaner er med, så tror jeg, at hr. Kaj Ikast måske forveksler den med Grenåbanen, som er statsbane – alle privatbaner er med.

Det, det drejer sig om, er, at den eneste strækning fra DSB, der er med, er Lille Nord. Den anden strækning er til diskussion, og det er jo derfor, det netop indgår, at man kan lave fælles udbud. Det indgår jo præcis heri, så man kan lave fælles kørsel regionalt mellem DSB-strækninger og privatstrækninger.

Jeg skulle bare være sikker på, at det var det, jeg skulle svare på.

(Kort bemærkning).

#### **Kaj Ikast (KF):**

Hvis vi nu har taget hul på dem der, så er der jo også Hirtshalsbanen fra Hjørring til Hirtshals, som i Nordic Link skal være hovedlinjen fra Norge ned til kontinentet. Det skal man altså også administrere fra amtet.