

samtligte aftaler inden for området, hermed også fra tidligere regeringer osv., og at det efter hans udsagn var et spørgsmål om, at der i realiteten var et udestående i forhold til DSB, som skulle betale en stor og væsentlig del af det her på i størrelsesordenen 500-600 mio. kr. om året. Så var det ellers et spørgsmål om at finde i størrelsesordenen 350 mio. kr. i en 2-årig aftale i forhold til det med Banestyrelsen og renovering af jernbanenettet.

Jeg må sige, at det var lidt højere tal, end jeg ellers tidligere har hørt. Ved efterårstid, da det var efterårsferie, var det i størrelsesordenen nogle og tres milliarder kroner. Men jeg synes, det er interessant.

Forskerens udregning og gennemgang af det her er faktisk meget i tråd med det, som vi også kan se er det reelle indhold i den her aftale, hvor ministeren er ude at smykke sig med lånte fjer. Men det har jeg også selv sagt personligt til ministeren, man han har ikke ændret adfærd, og jeg synes jo, at man skulle tage at smykke sig med de reelle resultater, man opnår, i stedet for at tage æren på bekostning af andres indsats.

Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti fjernet taksttilskuddet, og det har haft en stor indvirkning på mønsteret i passagertrafikken. Og det er jo rigtigt, som hr. Morten Hermann har nævnt her i dag, at Søndagsavisen har haft en gennemgang af det. Overskriften på Søndagsavisens sidste udgave her fra weekenden er klar og tydelig: Vi dropper tog og bus. Det er det, man opnår ved det, man har iværksat fra regeringens og Dansk Folkepartis side.

Det vil også på længere sigt give utrolig store og uoverskuelige konsekvenser, hvis man tror, at man alene kan klare den fremtidige trafikudvikling kun ved at udbygge vejene i og omkring København. Der er en sammenhæng i tingene.

Det er også det, som ministerens kollega, borgmesteren på Frederiksberg, Mads Lebech, giver udtryk for:

Han siger i Søndagsavisen den 2. november: Jeg beklager, at regeringen har skåret i billetstøtten til den kollektive trafik i 2004. Det er uheldigt, at regeringen har skåret 340 mio. kr. væk. HUR mister alene 100 mio. kr., og det ville give en prisstigning på 18 pct., hvis ikke vi gjorde noget. Derfor har HUR givet ekstra 50 mio. kr. til den kollektive trafik i 2004 for at modvirke de værste stigninger.

Han forstår godt, at staten skal bruge penge til at forbedre skinnenettet, men det er ikke det

bedste tidspunkt at hæve billetpriserne på, fordi vi i forvejen er under pres, påpeger han.

Det var som sagt ministerens egen politiske kollega, borgmesteren på Frederiksberg.

Kl. 14.30

Det er en forudsætning, at vi også får udbygget nærbanerne, som det er aftalt. Jeg må sige, at den opfølgning, der har været på det, er utrolig skuffende. Jeg er udmærket vidende om, at Venstre og De Konservative ikke har været deltagere i forliget om Odense-Svendborg og Grenåbanen og også det omkring Aalborg.

Men det er lidt skuffende, når man på et møde den 6. oktober hos ministeren ligesom får ridset op, at der er problemer, og man så efterlyser noget, der skal gøres ved det, og de så ikke følger op på tingene med et notat.

Vi skriver den 6. november i dag, og vi har endnu ikke hørt noget. Jeg må sige, at den måde, som det her er håndteret på, er klart utilfredsstillende. Jeg vil gerne sige, at vi forventer en helt, helt anden indsats fra ministerens side, ellers må vi jo prøve at gøre andre ting. Hvis ministeren synes, at det skal følges op med ugentlige samråd, er vi selvfølgelig også i stand til det. Jeg synes bare, man skulle tage og trække i arbejdstøjet og se at få fulgt op på de ting, der også er en forpligtelse.

#### **Poul Fischer (DF):**

Inden for det statslige område udgør jernbandedriften et bidrag til den kollektive trafik og hermed også til den regionale kollektive trafik. Der kan vi glæde os over en positiv udvikling over den sidste halve snes år med hensyn til såvel kapacitet som antallet af brugere.

Denne udvikling er bl.a. begunstiget af de store broanlæg. Det er en positiv udvikling, som Dansk Folkeparti gerne ser fortsætter. For at få flere brugere til at anvende tog er der flere forhold, som absolut skal være i orden. Togene skal have en høj grad af regularitet: tog til tiden, hurtigere tog.

Hvis det er således, at man, hver gang man anvender toget, er i tvivl om, hvorvidt det overholder tidsplanen, så er de med til at jage kunderne væk. Det er det, vi for tiden ser på Fyn på Svendborgbanen. Halvdelen af kunderne er holdt op med at bruge togene, fordi de dag efter dag kommer for sent til deres arbejdspladser, og det er naturligvis ikke holdbart.

Nu kan vi se, at DSB tilbyder gratis transport i januar 2004 på Odense-Svendborg-banen i et forsøg på at få kunderne tilbage. Det er et godt