

navne på, og andre elementer kan også indgå, som hr. Martin Lidegaard nævnede det.

Men det er bare et spørgsmål til overvejelse hos Det Radikale Venstre, for jeg synes, at når vi er så tæt på hinanden, så er det da lidt ærgerligt.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Ja, som jeg sagde tidligere, så er vi indholds-mæssigt sådan set enige i langt det meste af det her. Nu skal vi jo ikke stå og forhandle teksten her fra talerstolen, men der er også lidt mere.

Som sagt er vi kommet med et forslag om at fastfryse alle takster, men uden indeksregulering og pristalsregulering, og det vil vi hellere gøre end at indføre et nyt statsligt tilskud. Det giver det samme, det giver faktisk mere i løbet af ganske få år, men vi synes, at det er en mere elegant måde at gøre det på, for så er vi sikre på, at pengene ikke forsvinder andre steder hen. Så der er sådan en række ting.

Så nævner hr. Keld Albrechtsen det bedrøvelige forlig. Det er rigtigt, at vi har lagt ryg til finansiering for i alt 300 mio. kr. Dermed har vi fået adgang til et forlig, der sikrer et historisk løft af jernbanerne, og jeg må sige, at jeg er stolt af det forlig. Hvis man vil have noget her i verden, det gælder også for den kollektive trafik, så skal man altså også kunne levere noget.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Fru Tove Videbæk som ordfører.

Kl. 15.05

Tove Videbæk (KD):

Det er i høj grad et relevant emne, Enhedslisten stiller skarpt på her i dag med forespørgslen, nemlig om udviklingen i den regionale kollektive trafik og her tænkes på omfang, betjening, passagerantal og prisniveau.

Når vi taler udvikling og spoler båndet lidt baglæns, så er der jo adskillige aktører, der har præget udviklingen bare det sidste års tid på den kollektive trafiks område. Bl.a. var vi i nogle områder af landet især i det midt- og vestjyske i nogle måneder plaget af Arrivas ineffektivitet og manglende kompetence til at leve op til de krav, der var stillet i kontrakten, der var indgået med dem. Borgere og virksomheder og uddannelsessteder, alle led under, at folk ikke kunne komme frem til aftalt tid.

Ikke alene faldt antallet af afgange, men mange tog var også forsinket eller blev helt aflyst, og

ofte uden at folk på perronen fik besked om det. Det nærmede sig en overgang totalt kaos.

Heldigvis blev der dog grebet ind. Der blev holdt møder. Der blev truet med sanktioner og bod, og der blev indgået nye aftaler, som skulle rette op på miseren.

Se det var sidste vinter, og det virker nu, som om det er meget længe siden. Men stadig væk er der problemer med, at passagerer på nogle strækninger og i myldretiden morgen og aften må stå op i toget som i sild i tønde, og det er klart, at så kan fristelsen til at benytte bilen i stedet være for stor.

Vi må og skal have en velfungerende tilstrækkelig kollektiv transport med optimal udnyttelse af kapaciteten. Der skal tages hensyn til, at mange ikke har mulighed for selv at køre bil, og der skal tages hensyn til miljøet. Bl.a. derfor er kollektiv transport til alle egne af landet nødvendig. Og derfor er jeg også glad for, at vi fra Kristendemokraterne er med i det netop indgåede trafikforlig.

Hermed får den kollektive trafik et markant løft, der indebærer udvidelse af togtrafikken, hyppigere og mere regelmæssig togdrift samt kortere rejsetider, mærkbare forbedringer i jernbanenettets kvalitet i hele landet, overhalingsstationer for godstog, udbygning af S-togs-net, forbedring af handicaptilgængeligheden i den kollektive trafik og herunder også etablering af elevatorer på stationerne og en række andre forbedringer, som giver både øget kapacitet, regularitet, sikkerhed og tilgængelighed og en masse mere. Alt sammen noget, vi hos Kristendemokraterne er godt tilfredse med.

Så udvikling fremadrettet mener vi at vi kan se en smule lysere på efter indgåelse af det nu vedtagne trafikforlig. Så vi kan ikke støtte det fremsatte forslag til vedtagelse.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Først henvender jeg mig til hr. Poul Andersen og så til hr. Keld Albrechtsen.

Hr. Poul Andersen giver den store underholdningsværdi i medierne, når han siger, at der slet ikke er tale om 91 mia. kr. over 10 år. Selvfølgelig er der da det. Ellers ville jeg jo ikke sige det. Jeg tror ikke, hr. Poul Andersen kan benægte, at investeringsplanen, som hr. Poul Andersen og jeg har gennemgået mange gange, indeholder 26 mia. kr. Der er så kommet nogle flere strækninger til. Der er taget lidt fra reserverne, og af de 26 mia. kr., er omkring 10-10,5 mia. kr. fra det forlig, der lå den 24. januar 2001, som hr.