

de om de militært reserverede luftkorridorer. Med den relative fredsommelighed, der heldigvis hersker i Europa for tiden, er det næppe nødvendigt at have disse reservationer i den udstrækning. Der kan komme andre tider, og så må vi tale om det til den tid. Men jeg bakker op om hr. Kim Behnkes tanke om, at ministeren interesserer sig lidt for, om der måske kan vindes yderligere sikkerhed til luftfarten ad denne vej.

CD støtter forslaget i høj grad, og jeg vil slutte med at give ministeren og måske også ordførerne den idé, at man ved samtale med Folketingets Præsidium og Folketingssekretariatet sikrer sig, at tredjebehandlingen vil finde sted på en dertil særlig egnet dag. Som ministeren gør opmærksom på i sin fremsættelsestale, så er det jo her nødvendigt af hensyn til grundlovens § 20, at der er fem sjettedels flertal, og clearing vil altså ikke være mulig, og min tanke er derfor, at tredjebehandlingen passende kunne afholdes samme dag, som vi skal stemme om finansloven, hvor der erfaringsmæssigt er fuldt hus, således at der ikke sker nogen tekniske uheld med hensyn til det nødvendige flertal.

#### **Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Tak for en meget positiv modtagelse af forslaget.

Det her forslag er en kombination. Det er udtryk for, hvor langt man kunne komme i denne omgang.

Jeg skal være opmærksom på det, hr. Kim Behnke sagde om det militære luftrum, men her er der altså også nogle suverænitetsdiskussioner i andre lande, og man er så nået til det her sted nu; men man må tale videre om det, som hr. Kim Behnke påpeger.

Med hensyn til, om meget af det, dette her lovforslag handler om, foregår i virkelighedens verden allerede, vil jeg sige, at denne lov giver mulighed for mere direkte kommunikation mellem dem, der styrer trafikken, og dem, der skal flyve trafikken, og det er et af formålene – og det er jo i øvrigt heri, suverænitetsafgivelsen ligger, ikke i spørgsmålet om sanktioner.

Til hr. Melchior: Jeg vil meget gerne sammen med Trafikudvalget og Folketingets Præsidium prøve at finde det bedst mulige tidspunkt for tredjebehandlingen af dette forslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## **Afstemning**

### **Den fg. formand (Helge Sander):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### **6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 37:**

#### **Forslag til folketingsbeslutning om høring af pendlere om DSB's og de amtslige trafikselskabers køreplaner.**

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.  
(Fremsat 28/10 97).

Forslaget sattes til forhandling.

## **Forhandling**

### **Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Kunden skal være i centrum, det gælder både for pendlere og for fjernrejsende, og i planlægningen af Storebæltskøreplanen har DSB i videst muligt omfang prøvet at tage hensyn til de forskellige kundegrupperes krav til køreplanen.

Det er så ærgerligt, at afviklingen af trafikken efter den nye køreplan ikke har været helt optimal, men det har ofte været begrundet i forhold som nødvendige sporarbejder og lignende. DSB er klar over dette og beklager det og arbejder ihærdigt sammen med Banestyrelsen for at få rettet op på tingene.

Med en så stor omlægning af køreplanen, som der skete ved indførelsen af Storebæltskøreplanen, kan det ikke undgås, at nogle passagerer vil opleve forringelser. Det er dog DSB's opfattelse, at køreplanen giver forbedringer for de fleste passagerer, og at DSB ud fra de givne vilkår også i den nye køreplan tilbyder pendlere en tilfredsstillende togbetjening, hvis ellers afviklingen af trafikken er i orden; men det har som sagt desværre ikke været tilfældet hver dag.

Med henblik på at identificere mangler og uhensigtsmæssigheder i den nye køreplan har DSB fulgt gennemførelsen af køreplanen nøje. De første ugers erfaringer med køreplanen har

således allerede resulteret i en række justeringer af køreplanen og forøgelse af kapaciteten på visse togafgange og -strækninger.

DSB inddrager allerede interessenterne under forberedelsen af nye køreplaner, idet DSB's køreplansudkast sendes til de relevante samarbejdspartnere, dvs. amter, amtskommunale trafikelskaber, kommuner, privatbaner og pendlerklubber. Køreplansudkastet er grundlaget for DSB's efterfølgende drøftelser med interessenterne.

I ca. 30 byer i hele landet har DSB etableret stationsråd, hvor bl.a. kommuner og erhvervsliv er repræsenteret. Blandt en række emner drøftes køreplanen også i dette forum. Som det sidste nye inviteres pendlerformændene også til at deltage her.

Konkret om Storebæltskøreplanen har der desuden i foråret 1997 været nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter for kommunerne langs banerne i Vestsjællands Amt og folketingspolitikere med henblik på at vurdere mulighederne for at forbedre togbetjeningen i myldretiden på nordvestbanen. Dette arbejde resulterede i, at der blev indsat yderligere ét myldretidstog fra København til Kalundborg.

En tilsvarende arbejdsgruppe er nedsat i efteråret 1997 med repræsentation af pendlerformændene fra Lejre Kommune, Hvalsø Kommune, Trafikministeriet og DSB. Arbejdsgruppen skal vurdere mulighederne for at forbedre betjeningen af Lejre og Hvalsø Stationer.

Samarbejdet i lokalsamfundene har desuden resulteret i afholdelse af trafikkonferencer. I 1997 er der bl.a. afholdt konferencer i både Vestsjællands og Storstrøms Amt.

Om pendlerklubberne kan jeg oplyse, at de første klubber blev oprettet i slutningen af 1970'erne på initiativ af pendlere, der ønskede en bedre dialog med DSB. DSB har bakket op om oprettelse af klubberne, og i dag findes der 42 af dem over hele landet. Samarbejdet omhandler udveksling af informationer mellem pendlere og DSB. Pendlerne kan give værdifuld information til DSB, f.eks. om nye mødetider på store arbejdspladser eller om forhold, der i øvrigt giver anledning til et ændret rejsemønster. DSB kan informere om aktuelle nyheder og ændringer samt om baggrunden for den planlægning, som pendlerne oplever resultatet af i dagligdagen. DSB har således løbende en dialog med de daglige brugere.

Det kan dertil oplyses, at DSB den 21.-22. november i år, altså i dag og i morgen, afholder

pendlertræf. I programmet er bl.a. afsat tid til at høre om pendlernes erfaringer med de mange ændringer i de nye køreplaner. De synspunkter, der fremkommer her, vil DSB bruge konstruktivt i udformning af kommende køreplaner.

Ved planlægning af Storebæltskøreplanen havde DSB drøftelser med amter, trafikelskaber, kommuner og pendlerklubber, og DSB har på en række områder været i stand til at imødekomme bl.a. pendlernes ønsker; men det har ikke været muligt at imødekomme alle.

Bl.a. har der været fremsat ønske om flere hurtige myldretidstog på nordvest- og sydbanen. Den utilstrækkelige kapacitet på strækningen mellem København og Ringsted har været den væsentligste barriere for, at DSB har kunnet imødekomme disse ønsker. Det skal i den forbindelse fremhæves, at køreplanen for nordvestbanen er blevet til i samarbejde mellem DSB og VT.

På baggrund af drøftelserne med interessenterne er det DSB's opgave at beslutte og indarbejde de ændringsforslag, der giver den bedste køreplan for de fleste kunder. Den endelige køreplan indeholder en lang række kompromiser og prioriteringer, og det er DSB's opfattelse, at den løbende dialog med interessenterne giver den fleksibilitet, der er nødvendig.

Amtsrådsforeningen har på vegne af trafikelskaberne oplyst, at der efter foreningens opfattelse ikke er behov for at formalisere høring af kunder i forbindelse med udarbejdelse af køreplaner. Dette begrundes bl.a. med, at kunderne allerede i dag inddrages bredt i køreplanlægningen i mange af trafikelskaberne. Som eksempel kan nævnes Vejle Amts Trafikelskab, som i august-september via opslag i busser og annoncer indkaldte forslag fra brugerne til køreplanen.

På baggrund af dette samt høring af entreprenører, kommuner og skoler udarbejdes et første udkast til køreplan. Dette udkast fremlægges til offentlig høring på biblioteker, rutebilstationer og kommunerne. Udkastet kan også rekvireres direkte fra trafikelskabet. Kunderne kan herefter komme med indsigelser og ændringsforslag til første udkast. På denne baggrund udformes den endelige køreplan. Hertil skal føjes, at erfaringerne og budskaberne fra trafikelskabets kundemålinger naturligt også bidrager til udformning af køreplanen.

Gennemgang af proceduren for udarbejdelse af den nuværende køreplan viser, at der gøres et betydeligt arbejde af DSB for at indsamle og

medtage ønsker fra brugerne i bred forstand som led i køreplansarbejdet. Jeg synes ikke, der er grund til at antage, at det resultat, DSB når frem til med den beskrevne procedure, afviger fra det resultat, der ville fremkomme, hvis man iværksatte den foreslåede formelle høringsprocedure.

I forbindelse med overgang til kontraktstyring af passagertrafikken fra 1. januar 1999 vil der blive udstukket nogle lidt mere præcise rammer for DSB's aktivitet i den nuværende rammeaftale. Jeg vil i den forbindelse overveje, om der bør ske en justering af høringsproceduren.

Jeg finder det imidlertid ikke hensigtsmæssigt, at der stiles efter en så vidtgående og kompliceret procedure, at det i realiteten bliver umuligt at gennemføre køreplansændringer, og kan derfor ikke støtte det fremlagte beslutningsforslag. Som jeg indledte med at sige, skal kunden være i centrum og inddrages på en reel måde, men det skal ikke være uoverskueligt.

#### **Søren Hansen (S):**

Socialdemokratiet er enig i forslagets egentlige intention, nemlig at vi skal skabe de bedst mulige forhold for pendlere og dem, der i øvrigt har brug for toget, for at opnå, at transporten passer så godt som muligt ikke mindst naturligvis til dem, der anvender toget dagligt mellem hjem og arbejde.

Jeg går i øvrigt også ud fra – og det fremgik jo også af ministerens tale her – at DSB og trafikskaberne gør, hvad de kan for at leve op til disse krav, ikke bare af hensyn til kunderne, men også af hensyn til sig selv. De har jo det samme mål i denne her sammenhæng. Min fornemmelse er i hvert fald, at DSB lytter opmærksomt til enhver ytring fra pendlere og andre, der ytrer sig kvalificeret i denne her debat.

I øvrigt vil det jo altså være overordentlig vanskeligt at imødekomme pendlernes synspunkt. Hvad er det for et? Jeg er daglig pendler fra Slagelse til København. Vi har, alle os der gør det, ét eneste ønske: at komme hurtigst muligt fra Slagelse til København. Men der er jo andre pendlere på den strækning, og dem fra Borup og Viby har nogle helt andre interesser, nemlig at toget standser dér. Det giver vi fanden i – eller det har vi ikke så stor interesse i – at toget gør. Hvordan i alverden vil man – bare som eksempel – få de to synspunkter til at forenes?

Der gennemføres to køreplansændringer om året. DSB gennemfører trafiktællinger, samtaler med pendlerklubber, stationsråd, kommuner, trafikskaber osv. for at få det her til at falde i hak så godt som muligt, men begribeligvis inden for de rammer, som dette Folketing og regeringen har givet DSB. Der er altså ikke frit slag, der er grænser for, hvor langt man kan komme; men inden for de rammer, man har, er opgaven at gøre det så godt som muligt ved at inddrage bl.a. pendlere. Derfor er det klogt at lytte til pendlerne, derfor er det klogt at stimulere til pendlerklubbers etablering, og derfor var det godt og klogt af trafikministeren hurtigt at tage affære, da der i forbindelse med den seneste køreplan viste sig at være nogle problemer ikke mindst på Nordvestbanen og Syd-banen.

Men som sagt er pendlerinteresserne overordentlig forskellige og meget ofte modsatrettede. Derfor er det ikke nogen nem opgave. Jeg vil nærmest anse det her forslag for at være umuligt at gennemføre i praksis. Hvad er i øvrigt – det kunne jeg da have lyst til at spørge forslagsstillerne om – reel indflydelse? Hvad er det? Skal vi stemme, om toget skal holde i Viby eller i Lejre, eller hvor det nu kan være, og hvor megen stemmevægt skal de enkelte have, osv. osv.?

Vi kan altså ikke tilslutte os forslaget, fordi det vil være bureaukratisk. Det vil formentlig også give pseudoåbenhed, det vil give pseudo-demokrati og dermed skuffe masser af forventninger.

Skulle forlaget imidlertid imod Socialdemokratiets indstilling bliver vedtaget, eller hvis det skulle se ud til, at det kan vedtages, så vil jeg hurtigst muligt stille et ændringsforslag til forslaget her, og det skal være, at forslagsstilleren, hr. Tommy Dinesen, bliver tvangsudsikret til at være leder af den procedure, der skal sættes i gang for at gennemføre reel indflydelse til pendlerne. Nogle vil nok opfatte dette forslag som overordentlig ondsindet. Det er også derfor, vi går imod selve beslutningsforslaget.

#### **Den fg. formand (Helge Sander):**

Jeg er glad for, at ordføreren selv korrigerede sin sprogbug.

Herefter en kort bemærkning til hr. Tommy Dinesen.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil godt spørge, om jobbet er lønnet. Det afhænger tingene jo i hvert fald lidt af. Så kan vi jo snakke om det bagefter.

Jeg vil godt sige, at jeg ikke har tænkt så langt, at det er sådan, at man skal sidde og stemme på nogle stemmeknapper, om nu toget skal stoppe undervejs. Det er ikke sådan, jeg har tænkt det. Jeg synes nok, hr. Søren Hansen overdriver noget. Jeg synes, det her forslag er meget enkelt og let at tage stilling til. Man kan altså også gøre det værre, end det er.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Nu er der jo en del job, der bærer lønnen i sig selv, hr. Tommy Dinesen.

Men jeg fik ikke svar på mit spørgsmål: Nu er det jo ikke hverdagskost at fremsætte et sådant forslag i det danske Folketing, og man må jo forudsætte, at forslagsstillerne har gjort sig nogle dybtgående overvejelser om forslaget bærekræft. Her siges der altså i teksten, at man vil give pendlere reel indflydelse, og så er det, jeg spørger: Hvad er reel indflydelse til pendlere? Ellers vil man jo kunne sige om dette forslag, at det ikke bare er populært – det er vel ønskeligt – men at det også er populistisk. Og derfor: Hvad er reel indflydelse til pendlere? Det er det, der tales om i forslaget, og det vil jeg gerne have en forklaring på.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når jeg tog ordet før, så var det for at rydde nogle af de værste misforståelser væk, så jeg var fri for at svare på dem senere; men jeg kan da godt her svare på, hvad jeg opfatter som reel indflydelse for en pendler. Det er, at man f.eks. gør det, som det er blevet nævnt fra trafikministerens side at man gør i Vejle Amt, hvor man i forvejen annoncerer ændringer i køreplanen, således at folk, i hvert fald inden køreplanen bliver lavet, får en mulighed for at gøre indsigelse og fremkomme med, hvad de nu mener der burde laves om til det bedre, og hvad de mener der bliver dårligere. Det er det, der menes med det her forslag.

**Svend Heiselberg (V):**

Efter min mening er det det rene pjat med sådan et beslutningsforslag, og jeg kan sige straks, at Venstre ikke vil støtte det.

Men det er klart, at når der er så mange problemer i DSB, og vi hver især får stribevis af breve fra pendlere, aviserne skriver om det, og politikere udtaler sig, så er man jo nødt til at foretage sig et eller andet. Og så kommer SF altså med et beslutningsforslag, som der efter min mening hverken er hoved eller hale i.

Det er klart, at hvis det var sådan, at det beslutningsforslag kunne hjælpe pendlere, ville vi selvfølgelig støtte det; men det tror vi ikke på at det kan. Vi må jo også konstatere, at både DSB's og amternes trafikskabers ledelse og bestyrelse jo også er pendlere. Det er vi også. Der er jo millioner af mennesker, som er pendlere. Hvordan i alverden skulle de kunne strikke en køreplan sammen? Jeg tror, at det forslag, som man er kommet med her, er ugenomtænkt.

Men det, som vi nok i hvert fald kan udlede af den situation, vi er i, hvor vi har daglige forsinkelser og pendlere er meget utilfredse, er jo, at problemet er, at vi ikke har nogen konkurrence. Her viser det sig jo, hvad et monopol betyder. Når vi har et monopol, så får de ingen konkurrence, og så får vi også en dårlig service. Og her kunne jeg tænke mig – hvis det var sådan, at man skule tage en fornuftig snak med pendlere – at de gerne ville have, at der var noget konkurrence. Det er det, vi har brug for, i stedet for at man forestiller sig, at man kan lave pendlerklubber og alt det pjat.

Vi har også besluttet her i Folketinget, at vi skal have en bestyrelse siddende i DSB, og den har jo sammen med ledelsen ansvaret for, at det kører på ordentlig vis. Og det, vi så kan gøre fra Folketingets side, er, at vi kan sige til ministeren, at han må sørge for, at den ledelse, han har i DSB, forsøger at få skabt orden. Vi kan selvfølgelig ikke affinde os med, at der ikke er ordnede forhold, men det er ministeren, der har det overordnede ansvar, og jeg mener også, at ministeren vil gøre det klart for ledelsen, at vi selvfølgelig ikke kan acceptere, at der er sådan nogle forhold.

Men vi kan ikke støtte det beslutningsforslag her. Vi synes, at det er noget pjat. Vi ønsker i stedet for, at der bliver konkurrence, og det er også indbygget i den jernbanelov, som vi nu får vedtaget. Det varer godt nok et stykke tid, inden den vil slå igennem, men det er et skridt i den rigtige retning.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når hr. Svend Heiselberg nu er så venlig at sige, at det er rent pjat, det her, må jeg så ikke godt sige til hr. Svend Heiselberg: Hvad så med at komme med et forslag, der kunne have forbedret forholdene for pendlere, i stedet for at komme med noget, der tidligst vil ske om 3-4 år, og som måske slet ikke vil ske?

Med hensyn til konkurrence på skinnerne: Altså for det første er der ikke plads til flere tog på skinnerne, så det er svært at se, hvordan den dér konkurrence skulle være der. Jeg kender alt til det dér med udlicitering, men hvad kommer hr. Svend Heiselberg reelt med, som kan afhjælpe dette her problem?

Når jeg har lavet det her forslag, så er det da, fordi det berører mange mennesker. Lad mig give et eksempel: Lige pludselig forsvinder der nogle tog på en strækning fra København til et eller andet sted i Sjælland – jeg tør ikke nævne, hvor det er. Lige pludselig kan man altså ikke komme ind til den pågældende by – som er et stort industriområde på Sjælland, det største efter København – om morgenen. Toget er væk, der er ikke nogen, der kan komme dertil, og der er ikke nogen, der har vidst det, før det var for sent. En måned efter ville man så sætte en bus ind. Den er ikke kommet endnu. Hvad skal lærlingene og arbejderne gøre i sådan et tilfælde? Mon de vil sige, at det er rent pjat?

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Jeg forstod på hr. Heiselberg, at forklaringen på, at der var forsinkelser, at der var tog, der brød ned, og andre årsager til forsinkelser, var, at vi manglede konkurrence.

Vi har tidligere i dag behandlet et forslag om forsinkelser i flytrafikken. Der er mig bekendt masser af konkurrence her, så konkurrence er altså ikke en garanti for, at der ikke kan komme forsinkelser. Og hvad med den private trafik? Hvad med biltrafikken? Der er masser af problemer, masser af forsinkelser, masser af kødannelser i de områder, der er de mest konkurrenceprægede overhovedet. Jeg tror ikke, at den holder vand.

Til det sidste vil jeg gerne sige, at der kun er én løsning på dette her, og det er, at de rammer, DSB får, bliver af en sådan størrelsesorden, at man kan få det materiel og det skinnelegeme, der er tilstrækkelig stort til at tage presset. Det er løsningen, og det er jo det, vi skal forhandle

om allerede til næste år, som vi jo besluttede det i går.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jamen det eksempel, som hr. Tommy Dinesen nævnte, løses da ikke ved, at man går ud og spørger nogle pendlere, om man kunne ændre i køreplanen. Hvordan i alverden skulle de dog kunne bidrage på den måde til, at bussen kom til at køre på de rigtige tider?

Det, der betyder noget, er, at vi har en ledelse, der drager omsorg for, at tog og busser kører til den tid, de skal, og hvis ikke den kan det, så må trafikministeren drage omsorg for, at man får en anden ledelse, der kan styre det. Det er det, der er behov for, og ikke at man skal spørge flere millioner mennesker, om de er tilfredse med en køreplan. Det er fuldstændig tåbeligt, synes jeg.

Så må man konstatere, at det gælder jo alle steder, at hvor der er konkurrence, får man også større præcision. Den eneste måde, hvorpå man kan måle, om det, man har, er godt nok, er ved at få noget at sammenligne sig med.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Vi synes fra De Konservatives side, at det er et meget sympatisk forslag, SF har fremsat, men vi synes også, at det ikke er særlig gennemførligt.

Alle, der har læst aviser det seneste halve år, har hver dag kunnet læse nye beretninger om DSB's mange fortræffeligheder eller rettere mangelen på samme.

Ingen tvivl om, at åbningen af Storebæltsforbindelsen i juni måned har været en meget, meget stor succes for DSB. Allerede i oktober havde, som vi lige har set, mere end 3 millioner rejsende været gennem tunnelen. Det er gået over al forventning. Det er selvfølgelig glædeligt, men enhver medalje har jo sin bagside.

Desværre er bagsiden af DSB's medalje ikke særlig skinnende. De historier, som aviserne hver dag viderebringer, taler deres eget helt tydelige sprog.

Taberne i DSB's kamp for succes på fjernrejseområdet er alle de mange mennesker, der hver eneste dag bruger DSB. Pendlere har i årevis levet med og accepteret de vilkår, som DSB har givet de tusindvis af daglige brugere. De har måske ikke været tilfredse, men de har dog holdt ud. Nu får de så takken i form af ringere materiel og en lavere prioritering, så de daglige pendlere hver eneste dag ser på, at IC3-

togene får lov til at få forret og får lov til at drø-  
ne forbi pendlerstationer.

På Sjælland er det hovedsagelig sydbanen og nordvestbanen, som har mærket den lavere prioritering. Det er noget, som vi har diskuteret tidligere, og det vil vi fra konservativ side ikke acceptere. Man skal ikke glemme de mange millioner årlige pendlere, som DSB har. Der skal skabes bedre forhold for pendlerne meget, meget snart, hvis den kollektive trafik skal være et troværdigt alternativ til bilen.

Toget har jo mange fordele, og mange flere ville også benytte toget, hvis der ellers var fornuftige vilkår, hvorpå man kunne benytte det. Derfor bør man jo også fra regeringens side udnytte, at der er et klima og en kultur herinde, som gør, at der nu er muligheder for virkelig massivt at investere i togtrafikken. Regeringen er på rette spor, synes jeg, med nogle gode investeringsplaner, som vi fra konservativ side bakker fuldt op om, og vi vil også godt fortsætte i det samme spor sammen med regeringen f.eks. med hensyn til at indsætte bedre materiel på pendlerstrækningerne og med hensyn til en opprioritering af pendlerstrækningerne. Det gamle røde materiel skal udskiftes jo før desto bedre.

De samme synspunkter gør sig gældende, når vi taler om de amtslige trafikalselskaber og det gamle selskab DSB-busser, der nu kalder sig COMBUS. Der er også en del, som benytter de amtslige busruter, men her er det spørgsmålet, om det er amterne, der fortsat skal drive busdrift i samarbejde med statslige selskaber, og jeg vil da godt minde om, at Trafikudvalget lige før sommerferien bad Transportrådet give en vurdering af de private fjernbussers vilkår i Danmark. Den undersøgelse venter vi os meget af, men overordnet set skal man selvfølgelig også have indflydelse på det regionale busselskabs køreplaner.

Vi vil også gerne fra borgerlig side arbejde for bedre forhold for pendlerne i samarbejde med regeringen og sådan, og det er vigtigt, at pendlere selvfølgelig får indflydelse på køreplanerne. I ethvert moderne firma sikrer man sig, at brugerne også får indflydelse, og det synes jeg egentlig også, de får i dag ved, at pendlerklubberne får lov til at få indflydelse på DSB. Man kan så henstille, at DSB spørger pendlerklubberne noget mere, men decideret at formalisere en sådan indflydelse tror jeg vil føre til nogle barokke situationer, som ikke vil være til nogen gavn og til nogen hjælp for pendlerne.

Men man kan godt henstille fra politisk side, at DSB selvfølgelig skal lytte mere til pendlerne, der er de daglige brugere. DSB har også selv en interesse i at lytte mere til de daglige brugere, og det ved jeg ikke om man kan formalisere. Det tvivler jeg på, men man kan i hvert fald sende nogle kraftige signaler om, at DSB skal tage noget mere hensyn til de mange daglige brugere.

Med det kan jeg sige, at vi ikke umiddelbart kan støtte forslaget, men vi vil blive ved med at presse på også gennem udvalget for, at man laver en struktur, som gør, at der bliver lyttet til pendlerne.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Første gang jeg hørte om det, der nu er blevet til et beslutningsforslag, var fra en avis, der ringede til mig og spurgte, om jeg kunne gå ind for, at DSB's vinterkøreplan skulle sendes til folkeafstemning langs med linjerne. Så sagde jeg, at det kunne jeg ikke gå ind for, for det kan naturligvis ikke lade sig gøre at sende køreplanen til folkeafstemning. Det viser sig så også, at det er et helt andet forslag, der ligger her, og det er da egentlig meget sympatisk, at man vil spørge folk, om de kunne tænke sig, at tingene skulle være på en anden måde.

Når vi ikke kan støtte det, er det, fordi vi simpelt hen ikke tror, det kan lade sig gøre at efterkomme eventuelle indkomne ønsker, og det skyldes, som hr. Svend Heiselberg faktisk også sagde, at det, der er det reelle problem bag det her, dels er skinnekapacitet, dels nedslidt materiel osv. Det er altså, skal vi sige en afart, vi her får i diskussionen, hvor man så trækker den fra de politiske led ud i befolkningen, og så får man befolkningen til at sige, at den synes også, der skal gøre sådan og sådan.

Jeg synes, at vi her i går faktisk blev enige om at fremskynde det, der var det allerstørste problem, og så er der fra regeringens side sat ind både med ekstra tog i hvert fald på sydbanen for 125 mio. kr. osv., og derfor synes vi egentlig, det er den rigtige måde at løse problemet på.

Selv om det, som står i bemærkningerne, skulle kunne gennemføres, ligesom når man laver høring om lokalplaner, vejføring osv., har de, der får høringssvarene ind, jo ikke nogen pligt til også at gøre det, der står i høringssvarene, og jeg tror helt reelt ikke, at noget som det her kan bruges til andet end inspiration.

Til allersidst vil jeg sige, at der faktisk er amtslige trafikalselskaber – HT f.eks. – der hører

kommunalbestyrelser og kommunalbestyrelseres udvalg om sådan noget som køreplaner, linjeføringer, nedlæggelser osv., og jeg har faktisk også været ude for, at HT hørte efter.

Jeg tror derfor, vi skal lade tingenes tilstand være, som den er nu, men jeg har da sympati for de tanker, der ligger bag, og jeg håber, det bliver løst på anden måde.

#### **Jan Kørpe Christensen (FP):**

Jeg skal sige, at Fremskridtspartiet som bekendt altid har meddelt, at det ønskede størst mulig indflydelse for borgerne, altså borgeren over systemet, og det gælder naturligvis også det her forslag, så i princippet er vi da positive over for det forslag, der foreligger her.

Det dér med reel indflydelse blev også diskuteret tidligere, men hvad er reel indflydelse? Jeg må nok sige, at det princip, som så kom frem fra forslagsstilleren, hr. Dinesen, om Vejle, hvor man annoncerer og gør opmærksom på de tiltag, man har planer om, og hvor man så kan komme med indsigelse, synes vi da principielt er meget positivt.

Vi ved alle sammen, at DSB har problemer, og jeg er enig med den ordfører, som sagde, at netop DSB ikke havde reel konkurrence – der kom »reel konkurrence« ind igen. Det er et problem, der ikke kun gælder inden for DSB, men principielt alle steder, at hvor der ikke er konkurrence, er der ikke den optimale service, og dér er der heller ikke den optimale service for det lavest mulige antal kroner. Der bliver brugt skatteyderkroner, og det er også et af problemerne.

Det er vel ikke det, forslaget som sådan går ud på, og i princippet er vi som sagt positive. Det, det handler om, er materiel, skinneligemer osv., og vi blev i går her i Folketinget enige om, at der skulle ske noget på området, at alle Folketingets partier skulle forhandle om, hvad der skulle ske med hensyn til de problemer, vi står over for.

Jeg må sige, som der står i de sidste tre linjer i bemærkningerne til forslaget, at det vigtigste er, at pendlerne får mulighed for reel indflydelse på de køreplaner, der har så stor betydning for, om deres dagligdag kan fungere.

Jeg må her opfordre til, at så mange som muligt kommer med gode forslag, og alle gode forslag er selvfølgelig velkomne. Jeg går ud fra, at der måske også allerede er kommet en del gode forslag, og det er da klart, at dem vil man lytte til.

I princippet synes vi, der er mange positive elementer i forslaget, dog mener vi nok, at vi lige skal prøve at tygge lidt videre på det under udvalgsarbejdet.

#### **Jette Gottlieb (EL):**

Enhedslisten vil godt bakke hundrede procent op bag det her forslag fra SF. Enhedslisten mener generelt, at der er mange områder her i samfundet, hvor borgerne kunne inddrages mere i beslutningsprocesserne, end det sker i dag. Almindelige menneskers erfaring med servicen er et meget vigtigt input til en god planlægning. Ledelsen rejser lidt for ofte både i overført og bogstavelig forstand på Business Class og ved måske ikke, at f.eks. regionaltoget vest for Storebælt nu er afskaffet, ved måske ikke, hvad det betyder for den daglige pendler i Århus-området, og ved måske ikke, at man nu på grund af manglende kapacitet i materiellet ikke mere kan rejse i weekenden uden pladsbillet.

Et input fra den almindelige bruger vil i høj grad være produktivt. Netop mulighederne for at bedre et samspil mellem offentlige instanser og borgerne er en af de forspildte muligheder, som har været med til at give den offentlige sektor et skud for boven i den offentlige mening.

Forslaget her kan være med til at rette op på kritikken og dermed bidrage til at forebygge, at kritikken af den offentlige sektor forsat kun bliver et spørgsmål om privatisering og udlicitering, hvilket jo på ingen måde giver større indflydelse til borgerne, men alene medfører en profitstyret drift.

Enhedslisten kan altså stemme ja til forslaget.

#### **Arne Melchior (CD):**

Jeg forestiller mig, at hr. Tommy Dinesens pendul har pendlet lidt lovlig voldsomt fra side til side, da han udarbejdede det her forslag, og han har jo også flittigt pendlet fra sin plads og herop til talerstolen under debatten, selv om han ikke engang er blevet iagttaget af formanden hver gang. Han har også fået noget sympati fra flere af ordførerne, men hverken ordførerne eller hr. Tommy Dinesen har noget at have den i, som en gammel revyvisse talte om.

At lægge en køreplan er et gevaldigt puslespil, og man skal have haft det i hænderne for at kunne bedømme, hvor svært det er, og det er helt oplagt, at selv de bedste køreplanlæggere umuligt kan tilfredsstille alle ønsker. Det var hr.

Søren Hansen inde på, og hr. Søren Hansen fik også afdækket en del af de enorme mangler, der er i forslaget. Jeg har ikke hørt hr. Tommy Dinesen forholde sig til hr. Søren Hansens forslag om, at det netop skulle være samme hr. Dinesen, der skulle blive ansvarlig for det arbejde, der skulle udføres, hvis dette her forslag skulle nyde fremme.

Jeg skal desuden oplyse, og det ved hr. Tommy Dinesen, at Trafikudvalget her i huset jo i høj grad har beskæftiget sig med dette problem. Ministeren har været i samråd flere gange, borgere har været i deputation til udvalget, så udvalget herinde lytter i høj grad til ønskerne, ligesom det altså også netop sker, at de lokale myndigheder, som ministeren redegjorde for, både amterne, trafikelskaberne osv., hører borgerne. Så der er ikke noget, der mangler dér.

Jeg skal endvidere oplyse, og det ved hr. Tommy Dinesen også, at Trafikudvalget førstkommande onsdag får besøg af DSB's bestyrelse og direktion, og halvdelen af mødet er netop planlagt til at dreje sig om, hvordan man lægger køreplaner. Dér vil man på ny få bekræftet, at forslag af denne art er helt ubrugelige og ikke vil gavne nogen.

Jeg spør forslaget en hurtig vej gennem udvalget til en stærk nej-afstemning i salen.

#### **Tommy Dinesen (SF):**

Jeg kan forstå, at der i hvert fald kom et nyt ord ud af det her forslag, nemlig talerstolspendler, som hr. Arne Melchior sagde, men det er for sent nu, og vi går videre.

Det her forslag skyldes, at jeg har tænkt meget over, hvad man gør, når folk ringer til én og siger: Min knægt kan ikke komme til sin læreplads om morgenen, fordi der pludselig er sket det, at toget om morgenen er væk.

Jeg har tænkt: Hvad kan man gøre? Man kan selvfølgelig sige: Du skal bare vente 4-5 år, som hr. Svend Heiselberg siger, for om 4-5 år kommer der nok noget andet, for så kommer der konkurrence på skinnerne.

Nu er det jo ikke sikkert, at det kommer på det sted, hvor det skal være. Det er slet ikke sikkert, der kommer nogen konkurrence. Så manden vil nok sige: Ja, det var en god løsning. Har du ikke nogen andre?

Derfor har jeg fundet frem til det her, og overskriften er: Hvorfor skal vi i det hele taget have høringer? Det tror jeg også hr. Svend Heiselberg er komplet ligeglåd med. Hvad er den reelle indflydelse af en høring? Det er, at

borgerne får en mulighed for over for staten, over for DSB, over for Vejdirektoratet o.a. at komme med nogle ting og sige: Det her er et problem, hvis I laver tingene om.

Det har aldrig været så grelt, som det har været denne gang, men jeg accepterer også nogle af de undskyldninger, der er kommet fra DSB, for at Storebæltsforbindelsen er kommet, har i hvert fald givet nogle problemer.

Selv om hr. Arne Melchior er inde på, at det er et puslespil – det ved jeg alt om, jeg har jo siddet i Vestsjællands Trafikelskab for små 20 år siden, da man startede trafikelskaberne op – mener jeg ikke, at det derfor er rimeligt, at hvis folk kommer fra Næstved til Slagelse og skal videre nordpå, er bussen altså gået et minut før.

Man har både edb-maskiner, pc'er og nogle, der sidder og laver det her i forskellige kontorer, og alligevel er der den slags i det, og det er der meget af.

På en bane, der hedder nordvestbanen, er man gudhjælpemig begyndt at stoppe på en nedlagt station, der hedder Værsløv – den blev nedlagt for 30 år siden – i stedet for at køre 2 km mere og stoppe et sted, der hedder Svebølle, og tage nogle kunder op.

Det gør man ikke, fordi man skal køre lige igennem. Derfor glæder jeg mig meget til mødet på onsdag med dem, der sidder og laver køreplaner, for jeg har i hvert fald nogle ting, som jeg godt vil diskutere lidt med dem.

Jeg synes, man puster det her forslag op, og hvor i hvert fald de, der er negative over for det, lægger nogle ting i det, som ikke er meningen. Jeg mener, at man jo fra fra DSB, som jo ikke mere er det dér store, højtflyvende monstrum i etaten, ærligt talt kunne sige til pendlere, til kunderne: Hør her, næste gang der sker ændringer i køreplanen, så annoncerer vi det i forvejen, vi slår det op på stationen. Det koster ikke penge, og det er service over for borgerne.

Så kan man godt sige, at vi har pendlerklubber og det går meget godt. Ja, dem har jeg som pendler gennem 16 år på det her område kendt mange af i min tid, men der er også mange af dem, der er forsvundet, for folk gider ikke være udsat for forsinkelser og dårligt materiel, så når de har råd til at købe en bil, køber de en bil, og så kan de holde i køerne ved København bag efter. Det er jo det, der sker, og så er den pendlerklub væk.

Det, jeg ganske stille og roligt vil, er det, som ministeren var inde på, man f.eks. gør i Vejle Amt: man spørger folk og lader dem få en



mulighed for indflydelse. Det er det, det drejer sig om, og det er det, man gør en masse andre steder.

Jeg vil sige tak til hr. Brian Mikkelsen, som i hvert fald har lidt forståelse for problemet, og også til fru Vibeke Peschardt, men det var altså ikke folkeafstemninger, jeg var ude på. Det var heller ikke, som hr. Søren Hansen var inde på, afstemning om hver station, og om toget skulle stoppe der eller ej. Også tak til hr. Jan Køpke Christensen. Så der er da i hvert fald nogle, der har fundet ud af, hvad det her forslag drejede sig om.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

CD siger ja til en høj servicegrad i den kollektive trafik. CD er også fuldt bekendt med og støtter, at den slags trafik i mange tilfælde må give underskud, men servicegraden er altså ikke ligegyldig. Der må være et vist kundeunderlag, således at den enkelte passagers til- og frabringelse fra et bestemt sted til et andet ikke koster så uhyre summer, at det kommer helt ud af proportioner.

Det er det, det drejer sig om. Det er ikke forståelsen, der mangler. Den synes jeg alle ordførere har vist. Vi ved, at der er et problem dér. Vi beskæftiger os med det, vi arbejder med det, og der arbejdes lokalt med det alle steder, men hr. Tommy Dinesens forslag vil ikke forbedre nogen situation for nogen pendler. Det er det, der er min påstand.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Kundegrundlaget er de millioner af mennesker, der bruger DSB og de amtslige trafikselskaber hvert eneste år. Der findes vist ikke nogen i det her land, som har flere kunder end de trafikale selskaber. Dette indebærer ikke nogen stor udgift. Jeg gentager: Det drejer sig om en annoncering eller om, at man i hvert fald på stationen hænger et oplag op, der fortæller, at næste gang, køreplanen går i orden, er der nogle ændringer.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det eneste, beslutningsforslaget tjener, og det er jo også med den hensigt, det er fremsat, er at bilde en masse pendlere ind, at man vil gøre en masse for dem. Og så håber man på, at de vil tro, at man virkelig er deres talerør.

Vi ved jo godt, at det eneste, der kan hjælpe, er, at ledelsen drager omsorg for, at service og betjening er til stede. Det er jo dem, der skal gøre det. Tror I, at fru Jensen, der sidder inde i et tog, har nogen indflydelse på, hvor toget skal stoppe, og at det kører præcis? Det er ledelsen, som må beslutte og stå fast på, hvordan det skal administreres. Det er den eneste måde, det kan gøres på, og det er ministerens opgave at sørge for, at ledelsen finder ud af det, hvis de ikke selv kan finde ud af det.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

De kunder, der er i butikken, skal behandles ordentligt. Vi skal gerne have flere kunder i butikken. Jeg er enig med hr. Brian Mikkelsen i, at i moderne virksomhedspolitik tager man brugerne, kunderne, så meget med, som man overhovedet kan. Derved får man tilpasset produktet til dem, så vi får flere til at bruge jernbanen, den kollektive trafik, og så skal alle have en god behandling. Derfor er det et væsentligt problem, vi har fat i, og jeg synes, der er meget spændende i det, der er nævnt f.eks. fra Vejle Amt.

Jeg synes også, der er meget spændende i det nye bus-tog-samarbejde, hvor man jo netop har prøvet at undgå den situation, som hr. Tommy Dinesen er inde på, at bussen er kørt et par minutter, før toget ankommer.

Så der er gode ting i gang på dette område, men jeg må så også give dem ret, som siger, at det mest afgørende formentlig er rammeaftalen om, hvor mange penge der kan bruges både på materiel og kapacitet.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

**Den fg. formand (Helge Sander):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 46:**

**Forslag til folketingsbeslutning om opgradering af det jyske jernbanenet.**

Af Jette Gottlieb (EL) m.fl.

(Fremsat 4/11 97).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Enhedslisten og fru Jette Gottliebs store interesse for jernbaner og kollektiv trafik glæder mig meget. Det her forslag er udtryk for denne interesse, og regeringen deler interessen. Allerede i 1997 og i den tid, jeg har haft ansvaret for Trafikministeriet, er der faktisk truffet mange vigtige beslutninger om forbedringer af og investeringer i jernbanetrafikken både med hensyn til nyt materiel og ny infrastruktur.

Jeg kan nævne Baneplanudvalgets rapport om modernisering af jernbanen og dens hovednet. Det giver en lang række – nogle måske mere realistiske end andre – forslag til forbedringer i nettet. Her kan nævnes i øvrigt, at Folketinget i foråret vedtog projekteringsloven om en ny jernbane mellem Ringsted og København, et projekt til ca. 6 mia. kr. I slutningen af 1998 er miljøundersøgelserne færdige, og jeg fremsætter så snart som muligt anlægslov for denne strækning, der både er en krumtap og også et kapacitetsmæssigt smertensbarn i hele det danske jernbanesystem. Når de nye spor er anlagt, vil det åbne mulighed for en langt bedre betjening af den store regionale pendlertrafik ind og ud af hovedstadsområdet og også have betydning for fjerntrafikken mellem landsdelene og godstransporten.

Jeg kan endvidere nævne det arbejde, der er i gang med at se på mulighederne for at opgradere banen i Østjylland, som vil være et første skridt på vejen til en gennemgribende modernisering af den jyske længdebane. Jeg kan nævne andre store initiativer på jernbaneområdet, der bærer frugt, og som betyder store fremskridt i udvikling af jernbanebetjeningen:

Kastrupbanen, der er under anlæg, og som tages i brug om mindre end et år, vil også have betydning for den jyske jernbane. Banen vil give en stor forbedring af den kollektive transport til og fra lufthavnen. Jeg kan ikke mindst

nævne ibrugtagningen af togforbindelsen over Storebælt i juni i år. Den har vist sig at være en stor succes, som mange mennesker i alle landsdele, der ellers ville have taget bilen eller flyet, har benyttet sig af, og den følges om få år op af den faste forbindelse over Øresund.

Ud over alle disse tiltag på udbygning af jernbanenettet kan jeg nævne beslutningerne om indkøb af 112 nye S-tog samt 17 Øresundstog, der vil indgå i et system med store perspektiver for udviklingen af den kollektive trafikbetjening i hele Øresundsområdet. Hertil kommer anskaffelsen af nye, stærke ellokomotiver, som udgør et af de tekniske elementer i satsningen på nye godskorridorer, de såkaldte »railfreight freeways«. Som sagt: Regeringen har ikke blot viljen, men også handlekraft til at investere i betydelige forbedringer af togtrafikken.

Enhedslistens plan for hele det jyske jernbanenet er meget ambitiøs, men en satsning på genoplivning af de mange små jernbaner i tyndt befolkede områder, der ellers for længst har givet op over for biltrafikken, forekommer næppe helt realistisk.

Jeg tvivler også på, at Enhedslistens overslag over udgifterne er realistiske. Jeg tror, de ligger meget i underkanten. For det første vil de anførte investeringer i infrastruktur være mærkbart højere, og for det andet vil de medfølgende driftsudgifter betyde store underskud på grund af et relativt svagt kundegrundlag.

Her er det min overbevisning, at samfundets midler gives bedre ud ved en satsning på andre miljøvenlige og fleksible transportformer. Det forekommer i den sammenhæng lidt vanskeligt at forstå, hvorfor Enhedslistens forslag ikke indeholder nogen overvejelser om mulighederne for at modernisere f.eks. busdriften i de mere tyndt befolkede områder, hvor jernbanedriften åbenlyst vil være relativt dyr som kollektivt transportmiddel, og hvor jernbanens miljøfordele ikke vil kunne udnyttes, måske endda snarere tværtimod.

Der er dog elementer i forslaget, som jeg synes er interessante at arbejde videre med. Det er bl.a. forslaget om en undersøgelse af jernbanebetjeningen i Århusområdet. Jeg vil stille mig positivt over for at gå ind i en medfinansiering af nærmere undersøgelser i dette område af en forbedret togtransport, herunder muligheder og perspektiver for udvikling af såvel jernbanetrafikken som regional- og fjerntrafikken omkring Århus.