

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Forespørgsel nr. F 7:**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Har regeringen planer om at fremskynde investeringerne i de store, nødvendige trafikprojekter, der er under overvejelse, herunder nyinvesteringer i nye tog, skinner, udretning af spor m.v.?«

Af Tommy Dinesen (SF), Aage Frandsen (SF) og Jes Lunde (SF).

(Forespørgslen anmeldt 8/10 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 22/10 97).

Begrundelse**Tommy Dinesen (SF):**

Når vi fra SF's side gerne vil have en forespørgselsdebat om, hvorledes regeringen stiller sig med hensyn til de store investeringer, der vil komme i fremtiden, er det selvfølgelig med baggrund i de store investeringer inden for trafikområdet, der i forvejen er i gang eller er færdige.

Her kan man selvfølgelig nævne Storebæltsbroen – det er jo en stor del af en større investering, omkring 21 mia. kr. – som bliver færdig til sommer, og Øresundsforbindelsen, der også snart bliver færdig. Og der er de nye ER 4-tog til HT-området og Øresundsregionen, som der er vedtaget et aktstykke om i Finansudvalget, samt de nye, 2- og 3-strøms godslokomotiver, som, når Øresundsforbindelsen er færdig, er beregnede på at køre i Øresundsregionen og Tyskland, og hertil kan man så lægge de 108 nye S-tog, som også kommer i HT-området. Det er alt sammen investeringer i milliardklassen, ja nok noget, der til sammen drejer sig om godt og vel 50 mia. kr.

Så kan man selvfølgelig spørge sig selv, om det er nødvendigt at investere disse store summer, og dér er det SF's opfattelse, at det er det, og vi mener oven i købet, at man gennem mange år har forsømt trafikområdet. I de sidste 10

år er der ikke sket så meget, som der burde på det område, og det er derfor, tingene har hobet sig op – her tænker jeg især på, at dobbeltsporet mellem Ringsted og København, som der er et akut behov for, bør fremmes – og det er baggrunden for den debat, vi gerne vil have her.

Besvarelse**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Det enkle svar på forespørgslen er: Ja, regeringen har planer om at styrke jernbanen. Og det har vi, både fordi kunderne i øjeblikket ikke får en tilstrækkelig god betjening på jernbanen, og fordi der er positive miljøkonsekvenser af at få flere til at køre med tog og få transporteret mere gods på tog.

Efter 10 års byggeri indviedes den 1. juni Storebæltsforbindelsen, og hermed blev der taget et stort skridt i retning af at fremme jernbanens placering som et vigtigt transportmiddel for rejsende mellem landsdelene, og foreløbig ser det ud til, at der er strømmet mange nye passagerer til, endda i et omfang, som ser ud til at overgå forventningerne.

Den samlede øst-vest-trafik har med de kortere rejsetider og den større frekvens fået et væsentligt løft af betjeningsniveauet.

Det hører dog med til billedet, at trods indsættelse af flere og længere tog har succesen alligevel ført til overbelægning på visse afgange og i for mange tilfælde en utilfredsstillende betjening af kunderne.

Det står derfor klart, at der er behov for at foretage yderligere tiltag, som kan forbedre materiellet og jernbaneinfrastrukturens standard, og en væsentlig del af denne indsats drejer sig om at skabe både direkte og indirekte forbedringer for de daglige rejsende, pendlerne.

DSB's regionaltogstrafik betjenes i stort omfang af materiel, der er i sine sidste leveår. Vest for Storebælt er der netop gennemført en renovering af de såkaldte motorregionaltogsæt, men øst for Storebælt er der tale om aldrende røde vogne, der fremføres med lokomotiv. Derfor er DSB på materielsiden i gang med nye store anskaffelser. Der er faktisk indgået kontrakt om levering af togsæt og lokomotiver m.v. for op mod 11 mia. kr. i år til Lufthavnsbanen, regionaltrafik på Sydbanen, Øresundstog og fremrykket levering af 112 S-tog i perioden 1999-2005. Som en positiv sidegevinst vil indsættelsen af Øresundstogene gøre det muligt for DSB

at udrangere den ældste del af det røde lokomotivtrukne materiel og flytte et antal elektriske ER-togsæt til Vestbanen, hvorved de rejsende på denne strækning vil få en forbedret materielkvalitet.

I år 2000 vil vi åbne første etape af Københavns nye metro, som fra starten vil betjene to linjer fra Nørreport til henholdsvis Ørestaden og Lergravsparken på Amager. Allerede året efter vil Frederiksberg være koblet på metroen, der på sigt vil betjene omkring 70 millioner passagerer årligt.

Ser vi på trafikken på de såkaldte lange skinner, altså hovedbanenettet, har Baneplanudvalget undersøgt en række alternativer, hvoraf nogle er mere realistiske end andre. Når det gælder den vigtigste strækning, den mellem Århus og København, vil jeg understrege, at denne stræknings modernisering hovedsagelig består af to væsentlige projekter, nemlig de 110 km mellem Ringsted og København. I dag udgør strækningen mellem Ringsted og København en krumtap, ikke alene i øst-vesttrafikken, men også i hele det sjællandske regionaltogssystem. Strækningen har en høj udnyttelsesgrad af sin kapacitet, men grænsen er klart nået med åbningen af den faste Storebæltsforbindelse. Der kan næsten ikke presses flere tog ind på strækningen, og det er også vanskeligt yderligere at koble vogne på togene. Der er simpelt hen ved at være fuldt hus.

Dette betyder, at vi efter min mening for det første skal arbejde med en løsning, der på kort sigt kan forbedre den kapacitetsmæssige flaskehals, som strækningen mellem Ringsted og København udgør. Det vil over de næste 2 år gradvis kunne lade sig gøre at skaffe lidt mere kapacitet på strækningen, bl.a. ved at modernisere signal- og sikkerhedsanlæg. Målet skal være at få plads til ét ekstra tog i myldretiden samt ikke mindst at gøre hele produktionsanlægget mere robust, så regulariteten i togdriften kan øges i forhold til det nuværende niveau, hvor aflysninger og forsinkelser alt for tit forekommer. Men selv denne kortsigtede løsning koster næppe under 300 mio. kr.

Samtidig skal der gøres alt for at fremme projekteringen af en egentlig udbygning af banen mellem København og Ringsted, som blev vedtaget af et bredt flertal i Folketinget i foråret. Selv om Banestyrelsen i samarbejde med kommuner og amter her forsøger at løfte et meget stort og vanskeligt projekt, vil jeg gøre

alt for, at Folketinget får det fulde grundlag for at kunne vedtage en anlægslov i efteråret 1998. Banen skal kunne tages i brug senest i år 2004.

Dernæst følger det forslag, der arbejder med at opgradere og elektrificere strækningen mellem Fredericia og Århus, som forventes færdig omkring år 2003, og som også vil have betydning for pendlerne på Sjælland, fordi DSB's muligheder for fleksibel materieludnyttelse vil blive forbedret. Indtil elektrificeringen af bane-nettet får en noget større udstrækning end i dag – hvilket jeg forventer vil ske i løbet af de nærmeste år – vil det således være vanskeligt at erstatte kørsel med dieseldrevne IC3-togsæt mellem landsdelene gennem anskaffelse af elektrisk togmateriel.

Men elektrificeringen i sig selv fornyer ikke DSB's regionaltogpark. Der skal anskaffes nyt materiel inden for de næste år, og skal DSB inden for kortere tid anskaffe materiel til anvendelse på strækninger, der ikke er elektrificeret, f.eks. Nordvestbanen og Sydbanen, vil det af førnævnte grunde være nødvendigt, at en del af dette bliver dieselmateriel. Det er et overordnet mål for DSB at producere en så miljøvenlig transport som muligt, og dette mål, som vi alle sikkert kan enes om, tilsiger, at DSB kun i mindst muligt omfang skal investere i dieseldrevet materiel, som alt andet lige medfører en større lokal miljøpåvirkning end det elektriske materiel.

Det vil være nødvendigt at skabe sammenhæng mellem den påtænkte infrastrukturmodernisering og udbygning og det materiel, der skal anskaffes i de kommende år, og i den forbindelse er der en række strækninger, hvor vi må se på behovet for at forbedre serviceniveauet og materielstandarden. Mit oplæg her i dag vil derfor være at indbyde til forhandlinger om de kommende rammeaftaler for det samlede jernbaneområde, hvor de nødvendige investeringsprioriteringer kan foretages.

Vi må her overveje, hvordan vi kan øge udnyttelsesgraden af de elektrificerede strækninger, idet vi har mange IC3-tog, der kører under det fine elektriske kørestråmsanlæg fra København og vestpå, men uden at bruge energien herfra. Vi skal også snart tage stilling til anskaffelse af flere elektriske tog, som ved deres indsættelse netop vil frigøre IC3-tog, som vil kunne tjene nye opgaver i regionaltrafikken. Herudover bør vi overveje, hvornår vi skal fortsætte elektrificeringen videre nordpå fra Århus

til Aalborg og på andre strækninger, så vi kan få endnu flere IC3-tog til rådighed på en række ikkeelektrificerede regionale strækninger.

De indledende rammeaftaleforhandlinger ser jeg gerne påbegyndt straks næste år, og dagsordenen skal bl.a. omfatte spørgsmålet om, hvordan pendlerne bedre kan tilgodeses i årene fremover med nyt og bedre materiel. Overskriften for de kommende forhandlinger vil fra min side være: Kunden i centrum!

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Først tak til ministeren. Jeg synes, jeg kunne høre, der i hvert fald er nogle tiltag undervejs, og det er vi selvfølgelig ikke utilfredse med og slet ikke i disse tider.

Det er en fantastisk oplevelse at kunne konstatere, at DSB for øjeblikket er ved at blive kvalt i sin egen succes, fordi man ikke har været forudseende nok i sin tid; hvem der så har skylden for det, skal jeg ikke komme nærmere ind på. Men det er jo sådan i dag, at der er ikke plads på skinnerne, som ministeren også har været inde på, og det er en af baggrundene for denne forespørgsel.

Jeg synes også, det er fint af ministeren at tage ud og få en snak med pendlerne på f.eks. Nordvestbanen og kigge på togene, når de holder i f.eks. Kalundborg og sige til de ansatte, at toiletter og sådan noget skal være i orden. Men det har altså ikke hjulpet, og det er lidt ærgerligt. I går, da jeg tog et tog fra Holbæk, var der kun ét toilet, der kunne bruges. Man kan sige, det er småtingsafdelingen i de store divisioner på området, men det er det, som pendlerne hver dag møder i deres dagligdag.

Det er godt, at jeg kom herind for 2 timer siden, for med de sædvanlige forsinkelser, der er for øjeblikket, kan jeg godt se, at der lurser en skandale på et eller andet tidspunkt, når Øresundsforbindelsen er færdig. Måske kan der laves nogle tekniske ting med skinnenettet, der kan hjælpe noget på det, så der kan være flere tog mellem Ringsted og København. Men kan der ikke det, står vi altså i den situation, at den kollektive trafik her i landet ikke kan optage den forventede passagermængde, som vi gerne skulle have på området.

I Politiken i dag kan vi læse, at man siger fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråds side, at der er behov for en fordobling af de investeringer

på området, vi har i dag. Man siger, at der investeres 1 mia. kr., og man mener, at behovet nok er 2 mia. kr. Jeg tror, det er rigtigt, og jeg ved i hvert fald, at det er for lidt, der bliver investeret i dag.

Jeg hørte også ministerens positive tilkendegivelse med hensyn til Sydbanen og Nordvestbanen, som i hvert fald har givet nogle problemer, som har resulteret i mange breve til folketingsmedlemmerne i de pågældende områder. Det samme gør sig gældende, når man skal fra den ene ende af Sjælland til den anden. Jeg skal ikke sige så meget om Jylland i den forbindelse, men det er meget svært at bevæge sig i både Roskilde Amt, Vestsjællands Amt og Storstrøms Amt, når man skal fra nord til syd eller omvendt. Det er næsten umuligt at komme den vej, og også det indikerer, at der er behov for nogle investeringer.

Som jeg startede med at sige, er de problemer ikke noget, der er dukket op lige nu. Det er noget, vi har vidst gennem mange år, og på den temadag, vi havde i Trafikudvalget – hvor offentligheden for første gang havde adgang – var de forskellige trafikordførere, især fra nogle af de partier, der har været med til at lave de sidste 12 års forlig om DSB, inde på det. Jeg tænker her især på Venstre og De Konservative, hvor især hr. Kaj Ikast var klar over, at der nok ikke var investeret tilstrækkeligt i den kollektive trafik, og det synes jeg var en udmærket erkendelse af hr. Kaj Ikast.

Ministeren var også inde på den jyske længdebane, og det er som bekendt rigtigt, at der er mange passagerer på den. Men med hensyn til de investeringer, der skal ske, er der vedtaget et lovforslag, som ikke fik SF's støtte, for vi mener ikke, at den milliard, eller hvor meget det nu bliver, der skal bruges for at give en tidsbesparelse på 2-3 minutter, skal investeres her. Der er masser af andre steder, hvor der kunne investeres. Fra SF's side har vi f.eks. foreslået genoprettelse af banen mellem Slagelse og Næstved, og i regionalradioen hørte jeg forleden hr. Søren Hansen sige, at han syntes, det var en god idé. Men der er altså ikke ret meget bane, da der ikke er anden togdrift end med veterantog i dag, og det er klassen under de tog, der normalt er på Syd- og Nordvestbanen – sådan til almindelig oplysning. Men her kunne man få en tidsbesparelse for 600 mio. kr., og det mener vi ville være bedre. Der er også masser af andre steder, hvor man kunne investere i dobbeltspor, og her

kunne man i hvert fald have fået en tidsgevinst for pendlerne som sådan.

Vi ved selvfølgelig også godt, at det ikke er muligt at foretage disse her milliardinvesteringer fra den ene dag til den anden for at få forbedret togdriften som sådan. Vi så i Finansudvalget, da vi for nylig vedtog at bruge 125 mio. kr. til tre nye IC3-tog til Sydbanen, at der går over 1 år fra den dag, ordren indløber, til den dag, toget står på skinnerne. Det viser noget om, at investeringerne er meget langsigtede, og det er selvfølgelig SF's håb, at de forskellige partiers ordførere undere debatten vil give udtryk for, at man er indstillet på, som hr. Svend Heiselberg sagde på temamødet, at man godt vil være med til nogle flere investeringer.

Hr. Svend Heiselberg sagde også, at trafikministeren bare kunne komme med nogle aktstykker for området til Finansudvalget, for så skulle man nok stemme for dem, og det kunne man godt være med til. Vi har ikke set dem endnu, men vi vil da gerne se dem.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Det, der kalder mig herop, er den bemærkning, som både hr. Dinesen og trafikministeren kom med vedrørende forbindelsen Ringsted-København.

Jeg er helt enig i de bemærkninger, der faldt om, at man skal søge at udnytte skinneforbindelsen bedre ved en bedre regularitet og bedre teknik osv.; men jeg beder blot til, at disse udvidelser af kapaciteten ikke standser ved Ringsted, men føres videre til i hvert fald Vordingborg. Jeg ved, man har mulighed for at klare det for et rimeligt beløb, og at man derved sikrer, at der kommer en større kapacitet og dermed også en højere hastighed på strækningen til Vordingborg, plus at lyntogene kan stoppe i Ringsted. Begge dele vil betyde en væsentlig aflastning ud over det, som en øget kapacitet på strækningen København-Ringsted vil bidrage til.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg mener nu ikke, det ligefrem er det største problem, om toget stopper i Ringsted; men da jeg ikke kunne nå det under min ordførertale, skal jeg nu benytte lejligheden til på vegne af Socialistisk Folkeparti, Socialdemokratiet, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Det Radikale

Venstre, Enhedslisten og CD at fremsætte dette forslag til vedtagelse. Det er ganske kort:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget pålægger regeringen:

1. At denne i overensstemmelse med bemærkninger til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted tidligst muligt i Folketingsåret 1998-99 fremsætter forslag til anlægslov for udbygning af banestrækningen mellem København og Ringsted.
2. Tidligt i 1998 at indkalde Folketingets partier til rammeaftaledrøftelser vedrørende DSB og Banestyrelsens aktiviteter for perioden 1999-2003, herunder drøfte behovet for togmaterielanskaffelser.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 20).

Tredje næstformand (Margrete Auken):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Søren Hansen (S):

Om politik kan der jo siges mangt og meget, og det sker også både lokalt, regionalt og her i huset, og om denne forespørgsel kan der også siges et og andet. Der kan f.eks. siges, at den er temmelig overflødig.

Vi kender regeringens investeringsplaner ganske godt. De er illustreret for alle, der har lyst til at følge med i sagen. Vi har også kunnet følge tempoet for disse investeringer og også ønsket om at fremrykke en række af dem. Det er den ene grund til, man kan sige, at dette forslag til vedtagelse er lidt overflødigt. Den anden grund er, at vi netop, som hr. Tommy Dinesen også selv var inde på, i Trafikudvalget har haft et temamøde om præcis de samme spørgsmål, som man nu rejser.

Så lidt overflødig karakter har denne forespørgsel, men det er godt nok, at der hele tiden sættes fokus på den kollektive trafik, især når det drejer sig om at få presset den kollektive trafik til at løse sin opgave så godt som muligt. Når det er det, der er ønsket, er det jo helt fint, selv om forespørgslen altså har sådan en slags dacapokarakter.

Men lykkeligvis er det jo altså sådan, at det ikke kun er SF, der med sin forespørgsel her markerer en positiv interesse for den kollektive trafik, det gør et stort flertal her i huset, og som

vi har kunnet høre på trafikministeren, er det altså heller ikke bare partierne, men også regeringen, som har lagt en række planer for investeringer på bordet.

Lad mig lige nævne dem her: Det er Storebæltsforbindelsen, et stort tigerspring, en enorm succes, men til succeser hører normalt også nogle vanskeligheder, i hvert fald nogle indkørvanskeligheder. Hvis det kommer bag på nogle, er det disse nogles skyld.

Jeg fortsætter listen over investeringer: Den faste forbindelse over Øresund, tog-bus-samarbejdet, som har været en gevaldig lettelse for masser af mennesker, indkøb af de elektriske regionaltogetsæt, de tre intercitytogetsæt, 17 Øresundstogsæt, 112 S-tog, som oven i købet er rykket frem. Og så har vi de to projekteringslove, Ringsted-København, Eriknaue-Skanderborg, og elektrificeringen nordpå fra Fredericia. Når vi så også tager Københavns nye metro med, er der altså tale om en overordentlig kraftig investering i den kollektive trafik.

Listen over investeringer er lang, og jeg er sikker på, at den bliver længere, og det skal den være, hvis den kollektive trafik skal løse sin opgave tilstrækkelig godt ud fra en miljømæssig vurdering, en sikkerhedsmæssig vurdering og med hensyn til fremkommelighed.

Den aktuelle situation er, som jeg nævnedes før, præget af succes, men der er også masser af problemer. Nordvestbanen er nævnt, og Sydbanen har også masser af problemer. Jeg har mærket mig, at DSB-direktør Henrik Hassenkam har undskyldt, hvilket er rimeligt nok, for der er også ting at undskylde, men når det er sagt, er DSB efter min vurdering langt bedre end sit rygte. Vi skal være opmærksom på, at tolerancen over for den kollektive trafik er meget beskeden, mens den til gengæld er meget stor, når det drejer sig om den private trafik. Et enkelt lille uheld på skinnerne, og vi rydder forsiderne på alle aviser, TV-aviser osv. De mange drab, der sker i den individuelle trafik, nævnes knap nok. Der er hovedrysten, og der forfattes protestskrivelse ved få minutters forsinkelser på den kollektive trafik, når der er sne, is osv., men hvordan er situationen, når de samme ting rammer den private trafik, når bilerne ikke kan starte, når motorvejene er blokerede af uheld, myldretid osv.? Jeg synes, det kunne være godt med lidt mere balance i denne sammenhæng.

Når det gælder nyanskaffelserne, tror jeg, det vil være klogt at afvente åbningen af Store-

bæltsforbindelsens vejdel. Vi er i øjeblikket inde i en absolut spidsbelastningsperiode. Vi får et fald i presset på jernbanetrafikken, når biler selv kan køre over Storebælt. Det bør vi tage hensyn til, når vi tænker på anskaffelser.

Til sidst til spørgsmålet om projekteringslovene, hvor forespørgeren forestiller sig, at ikke mindst København-Ringsted skal presses frem. Alle vil naturligvis gerne se de spor ligge der allerede, og vi har altså besluttet os for, at de nu skal ligge der, men samtidig med den beslutning fremsatte vi også det ønske, at der skal være tid til debat, tid til demokrati, tid til åbenhed, og det er vel ikke den del af projekteringsfasen, vi skal skære ned?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg forstår på den socialdemokratiske ordfører, at man har gjort, hvad man kunne, og at alt går godt, men det er jo ikke rigtigt. Der er alle de problemer i togdriften, som blev skitseret af forespørgeren.

Jeg vil godt spørge: De midler, som vi nu skal bruge til udbygning af infrastrukturen, og som vi alle sammen er enige om skal bruges, indebærer de så også, at man skal bruge den infrastrukturudviklingsmilliard – eller 6 mia. kr. som det reelt drejer sig om – til at udbygge forkortningen af linjen mellem Eriknaue og Horsens? Eller ligger der i den manglende omtale af det, at man er i færd med at prioritere de penge over til at fremskynde banen Ringsted-København med?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Til hr. Søren Hansen vil jeg sige: Selvfølgelig vil vi sammen med andre partier være med til at presse på, for at det her går så hurtigt som muligt. Men det er selvfølgelig ikke meningen at gå imod en VVM-høring, og hvad det nu hedder, for det er lovligt at indkalde til den. Det er ikke det, der skal skæres ned på. Det, der er det vigtige i denne debat, synes jeg, er, at der kommer et signal fra trafikordførerne til resten af Folketinget og videre til ministre og andre, således at de forstår, at Folketinget er indstillet på, at der skal ske noget.

Jeg synes også, det er et vigtigt signal til de pendlere, som bare får at vide, at der ikke er plads til flere tog, at de i hvert tilfælde kan få at vide, at vi prøver at gøre alt, hvad vi kan. Det er det, der er budskabet i det her.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jamen så kan forespørgeren, hr. Tommy Dinesen, jo indtil videre være glad og fornøjet med de meldinger, der er givet her fra talerstolen til det øvrige Folketing.

Til fru Jette Gottlieb vil jeg gerne sige, at hun må vist helt have misforstået, hvad opgaven gik ud på. Det er ikke et spørgsmål om en bane-strækning fra Eriknauer til Horsens, det er kun sådan en lille bitte bid, og beløbet på 6 mia. kr. har slet ikke noget med den sag at gøre, det har noget med København-Ringsted at gøre.

Det beløb derovre er i en helt anden størrelsesorden og omfatter altså som bekendt en jernbanestrækning fra Eriknauer til Skanderborg. Den vil vi meget gerne have undersøgt, for, som det er fremhævet nogle gange i debatten, mange bække små kan i den sammenhæng gøre en stor og meget vigtig å.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Mit spørgsmål til den socialdemokratiske ordfører gik på, om man var villig til at lægge den baneudretningsplan til side, som i sin konsekvens, når man tager alle delelementer med, kommer til at koste 6 mia. kr. Er man villig til at lægge den til side for at opprioritere den lokale togtrafik – pendlertrafikken – og også de muligheder, der måtte være for at anskaffe ekstra materiel?

Svend Heiselberg (V):

Når der er problemer i DSB, skyldes det ikke, at Folketinget har været karrig med investeringer i infrastruktur. Så vidt jeg erindrer, har DSB fået alle de investeringer, der har været søgt om, og det må jo siges, at det ikke er småinvesteringer, vi taler om. Det er milliardinvesteringer til nye S-tog, nye lokomotiver, IC3-tog og elektrificeringer.

Den samlede investering er foreløbig oppe på ca. 11 mia. kr., og dertil kommer en lang række flere investeringer i baneudretningen og København-Ringsteds nye spor. Jeg forstår, at Enhedslisten mener, at det er spildte penge ovre i Østjylland, men det vil vi vende tilbage til. Vi kan selvfølgelig bruge pengene til udbygning af motorveje i stedet for, men det får vi en snak om ved en senere lejlighed.

Venstre ønsker ligeledes, at materiellet og skinnerne på sidebanerne og yderdistrikterne skal være mere komfortable, end de er i dag.

Det er også forudsætningen for, at vi kan have en attraktiv kollektiv transport. Men når det siges, må det også siges, at situationen for pendlere flere steder er meget kritisk. Ventetiderne er uhyrlige, forsinkelserne hyppige og aflysningerne utallige.

Sådan tegnede billedet sig for Sjællands og Lolland-Falsters tusinder af pendlere, og på Sydbanen er togene endda begyndt at køre langsommere efter den nye køreplan. Sådan set kunne man godt få den opfattelse, at den køreplan, som DSB havde lavet i år, var udtrukket i en tombola på Dyrehavsbakken.

Regeringen svigtede pendlere, synes vi. Vi får nu en ny jernbanelov, der giver mulighed for konkurrence på skinner og gods, således at private jernbaneoperatører selv kan anskaffe materiel, hvis DSB ikke har det nødvendige. Der bliver også senere flere muligheder for konkurrence på jernbanepassagerer. Det synes vi i Venstre er godt.

I øvrigt vil vi gerne fra Venstres side sige, at vi er positive over for, at vi søger anlægsloven København-Ringsted fremmet, og vi ønsker ligeledes en hurtig afklaring af den østjyske projekteringslov, så vi kan tage stilling til, om det er en rimelig udretning, der er tale om, eller om vi skal satse på den eksisterende bane.

Men som sagt er vi positivt indstillet over for, at der skal foretages de nødvendige investeringer.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Skulle jeg forstå hr. Svend Heiselberg sådan, at man på denne måde kan få en garanti for, at Venstre vil bidrage til finansiering af ekstra materiel, hvis det er muligt at fremskaffe det? Og jeg tænker her specielt på Vestbanen og Sydbanen.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg mener aldrig, at Venstre er gået imod en investering i trafik, og det vil vi formentlig heller ikke gøre, hvis det er sådan, at der kommer en henvendelse fra regeringen om øgede trafikinvesteringer. Det har vi jo allerede givet tilsagn om, så jeg vil tro, at vi måske allerede har besluttet os for det, der er behov for.

Regeringen kan trygt komme. Vi har i øvrigt lavet mange gode aftaler på trafikområdet, og det vil vi fortsat kunne gøre.

Brian Mikkelsen (KF):

Der har i de seneste år været foretaget betydelige investeringer i såvel drift som anlæg på trafikområdet. Næste år kan vi åbne den sidste del af Storebæltsprojektet, den største anlægsinvestering i Danmark overhovedet, og det er også et projekt, som med rette har vakt opmærksomhed langt ud over landets grænser. Projektet gør Danmark mindre, og jeg er ikke i tvivl om, at hele det projekt vil vise sig at være en kolossal succes.

Projektet har også betydet, at rejsetiden mellem Øst- og Vestdanmark er reduceret med 1 time, og det er jo ikke mindre end en revolution inden for trafikken, men det har også skabt problemer af næsten samme størrelse.

Sagen er den, at DSB ikke har materiel nok til at dække behovet. Passagerer må stå op på lange strækninger; der er meget ofte udsolgt, både i weekenderne og på hverdage, og der er massive forsinkelser. Det er ikke en måde at behandle sirié kunder på. Her er problemer, som vi fra politisk side godt kan gribe ind over for, og som vi fra konservativ side mener, man skal gribe ind over for. Det er problemer, som vi skal diskutere en løsning af i forbindelse med en ny rammeaftale for DSB i løbet af det kommende år.

Sagen er den, at man behandler de daglige kunder, pendlerne, alt for dårligt. Sagen er også den, at vi fra politisk side godt kunne presse DSB til at behandle de daglige kunder bedre. Vi har selvfølgelig det store problem med kapaciteten på den sjællandske del af skinnenettet, som er alt for lille. Det hæmmer både øst-vesttrafikken og den daglige pendlertrafik.

Vi venter fra konservativ side med spænding på, at projekteringsarbejdet for København-Ringsted bliver færdiggjort. Vi vil godt have, at man vedtager en anlægslov hellere i dag end i morgen. Vi synes, der bliver snøvlet for meget fra regeringens side, for dette problem skal løses meget, meget snart. Ellers risikerer man, at folk vandrer fra toget til bilen.

Hvis vi vil byde landets skatteborgere at blive ved med at ofre penge på DSB, som vi gør i dag, og som Det Konservative Folkeparti også er med til, skal man altså tilbyde de daglige kunder en bedre service. Den service, som de daglige kunder får tilbudt i dag, er for ringe både på materielsiden og på rejsetidssiden. Man har fra DSB's side valgt at prioritere de prestiefyldte forbindelser frem for de daglige forbindelser, og det forstår vi ikke, man vil bruge

skatteydernes penge på. DSB skal yde en ordentlig service over for de daglige brugere, og det gør de ikke godt nok i dag.

Hele den fokusering, der er på rejsetiden mellem Jylland og København, mener vi fra konservativ side ikke er så vigtig, vil jeg godt pointere. Sagen er, at rejsetiden ikke vil kunne nedsættes på Sjællandssiden, hvis der ikke bliver plads til de hurtige gennemgående tog. Derfor er der behov for, at vi strammer op på denne procedure, og for, at vi hurtigt får vedtaget en anlægslov, og der er også behov for, at der bliver investeret på materielsiden, og det vil vi have bliver gjort hurtigere.

Vi har lagt mærke til, at ministeren flere gange og også under temamødet i Trafikudvalget i sidste måned har gjort opmærksom på, at den kollektive trafik har sin største styrke over de mellemlange afstande. Det håber jeg på, at ministeren vil huske. Det er et meget positivt signal fra ministerens side, og det vil vi godt kvittere for her.

Det må så betyde, at DSB ikke har fået fat på, hvad det er, ministeren mener, eller at man i Sølvgade er forhippet på at vise, at DSB nu har fået succes, og begge dele er sådan set lige problematiske. Det er det, vi skal forholde os til her i Folketinget, for de sjællandske regionalstrækninger må på ingen måde lide under DSB's succes på fjerntrafikken. Pendlerne har brug for bedre regularitet, komfort og ikke mindst tog, der kører til tiden, og det er helt basale ønsker, som bør opfyldes.

Her mener vi, at det igen er snøvleri fra regeringens side. Vi mener, at man sagtens kunne investere i noget bedre materiel til pendlere både på nordvestbanen og på sydbanen. Man kan ikke byde folk de forhold. Komforten er ikke blevet forbedret siden 1950'erne, og rejsetiden er ikke blevet forbedret siden 1950'erne. Alt andet går hurtigt i dette samfund, men altså ikke med hensyn til komforten og det tidsmæssige på togstrækningerne.

Afslutningsvis vil jeg sige, at der selvfølgelig er mange andre infrastrukturelle ting, man kunne tale om, men nu drejer denne debat sig hovedsagelig om toginfrastrukturen. Vi er ikke et fedtet parti, når det gælder om at investere i trafik. Normalt holder vi i Det Konservative Folkeparti meget igen med pengene og er glade for det, men det skaber et samfund i vækst og velstand og med masser af dynamik og aktivitet, hvis man får investeret fornuftigt i den offentlige infrastruktur.

Derfor er det drønhamrende nødvendigt, at vi får udbygget toginfrastrukturen, og derfor er det nødvendigt, at der bliver investeret nogle flere penge i bedre materiel og i at få løst kapacitetsproblemerne specielt på Sjælland, og det haster. Altså: hellere i dag end i morgen med at få løst de meget, meget store problemer, der hver eneste dag er for de mange daglige togbrugere.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når jeg hører de to sidste ordførere, hr. Svend Heiselberg og hr. Brian Mikkelsen, lyder det for mig, som om der hos dem er større forståelse for nye og hurtige investeringer i den kollektive trafik end den, som regeringen lægger op til, og det vil jeg godt bede ministeren om at besvare.

Vibeke Peschardt (RV):

I Det Radikale Venstre synes vi, at de takter, der ligger i alle disse investeringer i jernbaner, er utrolig positive. Det er blevet sat på sporet, at man køber 112 nye S-tog, der er lavet en ny bane til Frederikssund, der er lige givet bevilning i Finansudvalget til 13 nye ellokomotiver, og der er sat 125 mio. kr. af – ekstra, vil jeg sige – til indkøb af tog til sydbanen. Det vil altså sige, at regeringen er opmærksom på, og alle er opmærksomme på, at pendlertrafikken specielt i Københavnsområdet er et stort problem.

Derfor er det også naturligt, at den aller, allerstørste prop i hullet, nemlig banelinjen København-Ringsted, bliver lavet og bliver lavet hurtigst muligt. Der er allerede lavet en projekteringslov, og spørgsmålet er så, hvornår anlægsloven skal gennemføres. Det skal den efter alle solemærker at dømmes tidligt i folketingssamlingen 1998-99, og det er vi tilfredse med. En sag af disse dimensioner skal naturligvis undersøges ordentligt, og det er det, tiden bliver brugt til, indtil anlægsloven kommer.

Vi kan støtte forslaget til vedtagelse.

Jette Gottlieb (EL):

Det er jo fortidens synder, som vi nu er oppe imod. I årevis har man undladt at investere passende i at vedligeholde og udbygge jernbanelinjen, og nu halter vi bagefter. Men jeg vil meget gerne takke ministeren for den gode vilje, og så må vi se, om realiteterne også bliver derefter.

Der er to prioriteringer, som vi vil lægge særlig vægt på. Den ene er prioriteringen af forholdene for pendlere. Den indebærer, at der skal gøres alt for at skaffe ekstra materiel til syd- og vestbanen og til området omkring Århus. Det fremgik af den åbne debat, vi havde i Trafikudvalget, at også Venstre og De Konservative var villige til at medvirke til finansieringen, og det er også blevet bekræftet i dag, så der er ingen barrierer for, at det sker, hverken økonomisk eller på anden måde.

Den anden prioritering er prioriteringen af pendlere, lokal- og regionaltrafikken. Den indebærer, at det nye spor, som bliver anlagt mellem København og Ringsted, skal anlægges sådan, at det støtter og styrker lokal- og regionaltrafikken. Hvis sporet ender med at blive beslået af godsørsel fra Sverige til Tyskland, er vi lige vidt. Det må også indgå meget nøje i projekteringsfasen, at man undersøger, hvordan lokal- og regionaltrafikken bedst kan fremmes.

Vi er enige i, at det ikke er på den demokratiske høringsfase, der skal speedes op. Til gengæld er vi meget opsat på, at det er på alle de andre faser. En satsning på pendler-, regional- og lokaltrafikken indebærer også, at vi ved, at der går 3, 5 eller måske flere år, før det nye materiel, som alle tydeligvis er enige i skal bestilles, rent faktisk kommer på skinnerne. Det nye materiel bør være kurvestyrede elektriske tog f.eks. af X 2000-typen eller materiel med mulighed for omstilling til elektricitet.

Der er ingen tvivl om, at man med en investering i den nye type materiel fuldstændig vil overflødiggøre den baneudretning, der har været omtalt i Østjylland, fordi man her kan opnå de samme besparelser. Flere investeringer i denne type materiel vil samtidig indebære en betydelig hurtigere kørsel også for de lokaltog og regionaltoget, som siden hen vil komme til at benytte materiellet. Jeg vil minde om, at det eneste sted i Danmark, hvor man faktisk kører med kurvestyret materiel, er på Nærumbanen, og det kan dog ellers ikke kaldes nogen højhastighedsstrækning.

Mulighederne ligger i denne form for fremsynethed. Mulighederne ligger i, at det er denne type investering, man foretager. I en mellemfase vil det så frigøre intercitytog, som kan bruges på vestbanen, sydbanen og i regionaltrafikken omkring Århus. Jeg kan ikke se, at der er nogen barriere. Debatten tyder – i hvert fald i ord – på, at der er fuldstændig enighed i Folketinget om, at det er den type prioritering, der skal foregå.

Jeg kan ikke se andet, end at det bare er at komme i gang.

Jan Kørke Christensen (FP):

Modsat den socialdemokratiske ordfører må jeg fra Fremskridtspartiets side sige, at de bemærkninger om, at debatten her i dag er overflødig, kan vi ikke billige. Vi er et demokratisk valgt Folketing, og de ting, der kommer frem fra partierne, må vi både acceptere og respektere. Retfærdigvis skal det siges, at jeg også hørte ordføreren for Socialdemokratiet erkende, at det var godt nok at få nogle meldinger herfra om trafikken.

I Fremskridtspartiet er vi enige i, at vi har set mange eksempler på, at der har været en dårlig behandling af kunderne i DSB. Vi må selvfølgelig også erkende, at vi må se alvorligt på disse problemer og gøre noget for at forbedre situationen specielt for pendlere og specielt på Sjælland. Vi må erkende, at det er tilfældet.

Der er mange ting, der både er blevet brugt og skal bruges penge på, og det er kæmpe milliardbeløb, vi taler om på trafikområdet. Vi har, som det også blev sagt af tidligere ordførere, det store projekt, som hedder Storebæltsforbindelsen, og vi har det projekt, der hedder Øresund, og som snart står færdigt sammen med Storebælt.

Vi har nye tog, der skal bruges inden for HT-området, og som situationen er i dag, mener vi afgjort, at der virkelig er grundlag for at tage en diskussion i dybden om, hvad det er, man vil investere i. Der tales om, at vi skal have nye godslokomotiver og også nye S-tog. Det er som sagt kæmpeinvesteringer af skatteyderkroner, der skal gøres her.

Fremskridtspartiet mener, at man bør kigge meget, meget ned i detaljer på, hvor nødvendigt det er med alle de milliarder, som man planlægger at bruge fremover. Det er nødvendigt, for når man ser samfundøkonomisk på det som helhed, er det jo ingen hemmelighed, at det absolut ikke står så godt til med hensyn til samfundøkonomien, og godt nok har vi konjunkturopgange osv., men det er om at gemme til dårligere tider.

Jeg talte indledningsvis om DSB, og her er det især dobbeltsporet mellem Ringsted og København, man taler om. Vi må sige, at selvfølgelig bør man kigge på det, men der skal yderligere laves en virkelig gennemgribende undersøgelse af dette område. En ting er, at man umiddelbart godt kan se, at der skal gøres

noget med hensyn til et dobbeltspor, men det er altså mange penge, der skal investeres.

Vi må erkende, at i den situation, vi er i som samfund, ser vi i Fremskridtspartiet ikke bare isoleret på trafikområdet. Vi ser på det samfundsmæssigt som helhed. Nogle mener, at mange af disse ting er en god investering. Andre mener, det er en dårlig investering, og nogle mener, at noget af det skal bruges, men ikke det hele, og her ligger vi nok sådan lidt midt imellem og er lidt radikale, kunne man sige, på det område.

Man diskuterer f.eks. også bompeng, og det skal vi også diskutere senere i dag, men med hensyn til den kollektive trafik kontra privatbilismen skal der ikke være nogen tvivl om, at vi i Fremskridtspartiet gerne ser, at hvis der partout skal indføres f.eks. bompeng, skal nogle af de penge, man får ind dér, bruges til at lette privatbilismens skattetryk. På en eller anden måde må de bruges til at forbedre situationen for privatbilismen.

De fleste kører jo ikke i bil til København, fordi de synes, det er sjovt. Det er, fordi man har arbejde herinde, og har man mere end én bærepose med, bliver man altså tvunget til at tage sådan noget som privatbilen. Vi mener, at når man absolut imod vores holdninger i Fremskridtspartiet vil indføre f.eks. bompeng, må de altså bruges til noget mere fornuftigt, og det er at lette bilisterne. Det kan være skatten på bilen, når man skal købe én, eller det kan være vægtafgiften.

Det er princippet i, at vi skal passe på, at vi ikke kun satser på den kollektive trafik, og erkende, at vi ikke kan klare os med bare at udbygge og udbygge den kollektive trafik. Det, det handler om for Fremskridtspartiet, er, at vi hurtigst muligt erkender, at privatbilismen må få et bedre udgangspunkt i samfundet.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Igennem mange år har jeg godt nok hørt, at når Fremskridtspartiet skulle snakke trafikpolitik, drejede det sig ene og alene om veje, men jeg har nu aldrig hørt det forslag, at man skal indføre bompeng, som betales af bilisterne, og som så skal tilbageføres. Det er måske sådan, at de jyske bilister skal have billige biler, og så betaler man noget mere i København, eller hvad er det for noget? Det er dog noget af det mest bureaukratiske forslag, jeg nogen sinde har hørt, og det vil overhovedet ikke have

nogen som helst indvirkning på noget som helst.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Vi er fuldkommen enige med SF i, at det ville være bureaukratisk, det her. Vi billiger heller ikke sådan et system med bompenge, men vi kan se, at der åbenbart er flere og flere politikere, der roser det system og vil arbejde på det. Og så er det, vi siger, at hvis det partout skal gennemføres, så bliver man altså nødt til ikke bare at sige: Det er så bare en ekstra beskatning af borgerne, nu skal vi kradse flere penge ind fra borgerne.

Vi ønsker, at når man laver brugerbetaling for at køre i byerne, som det reelt handler om, eller andre steder, så må der i den samme fase ske det, at man også letter skattetrykket for borgerne, og her altså for privatbilismen. Det er klart, man kan ikke bare med skyklapper på sige, som SF ofte gør, at vi skal have flere kroner i kassen – det er også regeringens ideologi – og så glemme, at vi faktisk allerede har verdens højeste skattetryk i Danmark. Det er jo klart, at det hænger sammen, siger vi.

Arne Melchior (CD):

I en meget set tv-reklame ser man en bager fra Kohberg. Han siger ikke ret meget. »Hvad skal jeg egentlig sige?« spørger han. Så tænker han sig om, og så siger han: »Det smager godt«, og så er den reklame færdig. Den har fået en variant, som i hvert fald var på skærmen i morgen-tv i dag. Det er to Kohbergbrød, der mødes, og det ene siger til den andet: »Vi mødes i Skive.«

Begge disse reklameudformninger kunne jeg bruge i denne her debat. Hvad skal jeg sige? Det går jo meget godt. Og to trafikpolitiske ordførere møder hinanden, og den ene siger til den anden: Vi er jo på rette spor. Sådan er det faktisk.

Det går jo i hvert fald godt med planlægningen af og forsøgene på forbedring af den kollektive trafik. På 10 måneder, venner, er der bevilget 11 mia. kr. til materiel alene. Det er aldrig forekommet i Danmarkshistorien før. Dertil kommer så dobbeltspor København-Ringsted og baneudretninger og de faste forbindelser, som ministeren har været inde på det, kæmpe fremskridt for trafikken, herunder også for den kollektive trafik.

Så ved jeg godt, at fru Gottlieb lige straks vil bede om en kort bemærkning og sige: Jamen

går det godt nok da, når du siger, at det går godt? Går det godt nok? Tja, det kan man jo altid tygge lidt på. Hvornår er noget godt nok? Hvornår er nogen god nok? Det kan jo altid laves bedre, men retningen er da rigtig.

Selvfølgelig kan man komme og sige, at de dobbeltspor København-Ringsted skulle vi have planlagt og begyndt at investere i for fem år siden. Ja, men det er jo altså ikke politikernes opgave, det er ikke Folketingets opgave at finde på det. I så fald måtte DSB være kommet og have sagt til os: Det vil gå sådan og sådan, og der vil blive brug for det og det. Vi har jo ikke afvist noget i den retning. For mit eget partis vedkommende kan jeg sige, at så længe jeg har været her – og det synes nogen snart er for længe, længe er det i hvert fald – har mit parti aldrig stemt imod en ny investering i kollektiv trafik.

Vi skylder noget til privatbanerne. Nå, den fik fru Peschardt ikke fat i. Jeg gentager: Vi skylder noget til privatbanerne. Det kan jeg godt skrive under på. Men der er jo en del i vejen med dem, først og fremmest at de bærer deres navn med urette. De er ikke en pind private. Jeg kunne bedre forstå, hvis de tog navneforandring til lokalbanerne eller regionalbanerne.

Og jeg kunne da godt stille et forslag om, at disse regionalbaner under det falske navn overlades til amterne. Amterne var jo i fjor syge for at få fat i mere af vejnettet – og det fik de også, ganske usagligt – men det ville være meget mere sagligt at sørge for fra amternes side, at pendler- og lokaltrafikken kunne gå bedre inden for deres område. Det var måske en idé, hr. minister? Det kan jo være, at Socialdemokratiets amtsfolk vil være glade for, hvis de kan få den at tygge på i amterne.

Det afgørende er, at selv om vi i dag drøfter den kollektive trafik, så vil jeg råde den kollektive trafiks folk til ikke at forsøge på at hive bilisterne ud af deres biler og sælge dem og skrotte dem – det lykkes ikke alligevel.

Den kollektive trafiks folk skulle hellere koncentrere sig om at lave den kollektive trafik optimal inden for de bevillinger, de har, og de er altså ikke så små. De skulle sørge for, at der er præcision, at der er de rigtige frekvenser, og at der er den rigtige service; det er dér, det skorter. Det er den menneskelige faktor, mere end det er denne sammenhæng i økonomien. Sandheden er jo, at vi er snart kollektivt transporterende og snart individuelt. Snart er man

bilist, cyklist eller fodgænger, og andre gange på samme dag kan man være passager i en bus, et fly eller et tog. Det er ikke et enten-eller, det er et både-og.

Fortæl mig ikke, at en person eller nogle stykker, der skal fra Vedbæk til et teater i København, siger: Nå, nu går vi ned og tager bussen til toget, så tager vi toget ind til Østerport, og så tager vi det tredje transportmiddel igen, en bus eller en taxa, hen til teatret. Det gør de altså ikke. De ville være tåber, hvis de da var så lykkelige at have en bil, hvis de gjorde det.

Derfor skal den kollektive trafik løse de opgaver, den er velegnet til og lade de andre transportopgaver overgå eller altså forblive hos dem, som nu har det så godt, at de kan vælge noget andet.

Må jeg så sige som afslutning: Jeg startede med at sige, at det går godt, og det tyder jo også den foreslåede vedtagelse på. Der er enighed mellem forespørgerne og et stort flertal her i Tinget om at stemme for den vedtagelse, og det gør vi også om lidt, selv om den egentlig er inderligt overflødig. Det er da også et tegn på, at det da egentlig går meget godt for den kollektive trafik, og det er jeg glad for.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg er ked af at måtte sige det til hr. Arne Melchior, men det her var jo en bagatellisering af de problemer, som i tusindvis af daglige rejsende har hver eneste dag. Der er 42 mio. pendlerrejsere om året, og jeg vil næsten tro, at 3/4 af dem oplever problemer et par gange om ugen. De oplever problemer på materielsiden, de oplever problemer med præcision, og de oplever problemer med regularitet. Der er kolossale problemer for DSB's faste kundegrundlag.

Og når vi bevilger penge herindefra, så har vi selvfølgelig også en forpligtelse til at sørge for, der er en ordentlig service, og at pengene bliver brugt på en fornuftig måde. Det gør de efter konservativ opfattelse ikke i dag. Og derfor må mit spørgsmål til hr. Arne Melchior være, om der ikke er nogen erkendelse af, at nu bliver vi nødt til at skubbe lidt til ministeren og til DSB, for hvis vi skal have fuld valuta for de her penge, hvis man skal sørge for, at der kommer en ordentlig service og en ordentlig materielsituation, så bliver vi nødt til at fortælle DSB, at man ikke skal blive ved med at satse på fjernrejsende, men at man skal satse på, at der kommer en

ordentlig service over for de mange daglige brugere af DSB.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Det er hr. Arne Melchiors bemærkninger om privatbanerne og amternes eventuelle overtagelse af privatbanerne, der kalder mig herop.

Jeg er sådan set enig med hr. Arne Melchior i, at amterne godt kan overtage privatbanerne. Men jeg er også enig med hr. Arne Melchior i, at det altså kræver, at privatbanerne får bundet nogle penge efter sig. De kører nogle steder rundt med et materiel, der er 35 år gammelt, som er miljøsvinende, og som er tungt, og de har besvær med deres sikkerhedssystemer. Det er opgjort fra privatbanernes side – og den opgørelse er fem år gammel – at der er et investeringsbehov på 750 mio. kr., og man er stort set først lige startet.

Jeg vil mene, at hvis amterne får den opgave tilbudt – hvad jeg egentlig mener, de har fået, men at de har takket pænt nej i første omgang – så tror jeg, at amterne ville tage en alvorlig overvejelse om, om de ikke nogle steder skulle sætte busser ind i stedet for og så nedlægge de pågældende privatbaner. Og det er vi ikke interesseret i, det vil jeg gerne hermed markere.

(Kort bemærkning).

Poul Erik Dyrland (S):

Ja, det er også hr. Arne Melchior, der får mig på talerstolen. Jeg tror nu nok, at man skal tænke sig om mere end én gang, inden man går ind i en eller anden konstruktion, der går på, at amterne skal overtage privatbanerne. Og som jeg hørte hr. Arne Melchior, så var det jo altså ikke alene privatbanerne, de skulle overtage, men også regionaltrafikken i øvrigt i det ganske land. Jeg kunne jo så også forstå, at det skulle gælde f.eks. Sydbanen, og det skulle gælde Nordvestbanen.

Det går jo godt, siger hr. Melchior. Det ud-sagn bærer nærmest præg af, at det er meget længe siden, at hr. Melchior har kørt med den kollektive trafik. Jeg vil da erkende, at når man bor i Vedbæk, hvor man fire gange i timen kan gå over og tage Kystbanen ind til Hovedbanegården, ja, så er der nok ikke de store problemer, men jeg vil anbefale hr. Melchior at læse den lille rejsebeskrivelse, som jeg har sendt rundt til Folketingets medlemmer. Den rejsebeskrivelse illustrerer med al tydelighed, at det altså ikke går godt på regionalbanerne. Hver

evig eneste dag er der store forsinkelser og problemer på disse baner, og det er en overdrivelse af dimensioner, når hr. Melchior siger, at det går godt på disse strækninger, for det gør det ikke.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, at det er mærkeligt at høre hr. Arne Melchior her tale om en teatertur og sådan noget, når der er tusindvis af pendlere, der hver eneste guddommelige dag er udsat for forsinkelser. Det er så meget, at man ikke kan blive ved med at rejse. B.T. laver endda store artikler om det, og hvad ved jeg, fordi de kan sælge stoffet, fordi der er så mange. Folk kan dårlig komme på arbejde om morgenen mere, og det er blevet dårligere, efter at Storebæltsforbindelsen er blevet færdig.

Og så kan man jo sagtens nedgøre det og sige, at den her forespørgsel er inderlig overflødig. Jeg ved ikke, hvor mange gange jeg har hørt hr. Arne Melchior sige det. De eneste forespørgsler, der ikke er overflødige, er dem, hr. Arne Melchior kommer med. Men der er nogle . . . (Afbrydelse af Arne Melchior (CD)) Undskyld! Men der er altså nogle hver dag. Det er sådan, at vi i SF's folketingsgruppe har diskuteret, hvem der er ansvarlig for det her. Når det er sådan, at man rejser det over for ministeren, så bliver der sagt: Ja, men DSB er et selvstændigt firma. Vi overvejer meget, om ikke vi simpelt hen skal gøre det, at vi stiller et forslag om, at DSB's bestyrelse bliver fyret, således at der kommer en anden.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg har ikke sagt en lyd om, at forespørgslen var overflødig. Det er en anden ordfører, det har sagt det. Jeg sagde bare, hvad skal jeg sige – nej, det kan læses om en time på skærmene rundt om i huset.

Må jeg sige til hr. Brian Mikkelsen, at jeg er ganske enig i, at DSB skal være bedre. Nu får vi også – det er også et tegn på, at det går godt – en ny lov om jernbanevirksomhed, som åbner for konkurrence. Det gøres ikke godt nok, og jeg er enig med hr. Brian Mikkelsen i, at det kan gøres bedre, men jeg elsker DSB.

Jeg kan sige til hr. Dyrlund, at jeg såmænd var i Odense i aftes med toget. Undskyld, men jeg bruger altså den kollektive trafik, og jeg bor i øvrigt ikke i Vedbæk, men i Rømersgade, hvis

hr. Dyrlund vil besøge mig, så det var ikke et eksempel ud fra min personlige erfaring.

Jeg har ikke sagt et ord om, at amterne skulle overtage den regionale trafik. Jeg sagde, at disse privatbaner kunne tage navneforandring til lokalbaner, evt. regionalbaner. Der er vi ikke uenige. Men det, jeg har sagt, er, at den kollektive trafik skal koncentrere sig om det, den er god til og velegnet til, i stedet for at kaste blikket over på alle de transportere, der foregår, som den kollektive trafik ikke er velegnet til. Det var min pointe.

Og det er også svar til hr. Tommy Dinesen. Han siger, at man dårlig kan komme med toget om morgenen. Man kan også dårlig komme ind ad motorvejene, fordi der er så mange biler, men begge dele er tegn på, at det går godt. Det er, fordi der er go i samfundet, fordi der er gode konjunkturer, gode tider. Ministeren vil måske tilføje: Og en god regering. I hvert fald har vi da en god trafikminister, det kan jeg bekræfte.

Så endelig til fru Peschardt: Jeg har jo også udtrykkelig sagt, at privatbanerne har et efterslæb i investeringer. Det hørte fru Peschardt godt, for jeg gjorde hende opmærksom på, hvad jeg havde sagt. I øvrigt var det med, at amterne skulle overtage disse baner, altså lidt af en strøtanke eller et drilleri, og jeg mener det ikke så alvorligt, for jeg mener, at amterne er inderligt overflødige, og jeg gætter på, at næste gang de begynder at spekulere på, om de skal overtage den umulige opgave, som det er bare at drive de baner med balance, så siger de også nej tak.

(Kort bemærkning).

Poul Erik Dyrlund (S):

Jeg kan jo forstå, at hr. Arne Melchior har været ude at køre en tur til Odense forleden; men dér har hr. Melchior jo også kørt på DSB's hovedstrækning, hvor man virkelig satser på, at tingene skal fungere.

Jeg vil anbefale hr. Melchior at køre nogle ture fra København til Kalundborg, så vil hr. Melchior opdage, at tingene ikke fungerer. Når der kommer et udsagn om, at man dårligt kan komme med toget, ja, så hænger det jo sammen med de mange aflysninger, der er, og det er ikke et udtryk for, at det er en succes, men tværtimod et udtryk for det modsatte.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jamen jeg kan da ikke glæde hr. Dyrlund med at rejse til Kalundborg, hvis jeg ikke har ærinde i Kalundborg. Desuden har Kalundborg jo sin egen ordfører her, nemlig hr. Tommy Dinesen, så han tager jo ikke ordet i trafikspørgsmålet uden at få nævnt den by og den landsdel.

Men jeg er enig i, at der er strækninger, der ikke er gode nok. Jeg sagde udtrykkeligt, det er ikke godt nok! Jeg siger bare: Der er aldrig i danmarkshistorien satset så meget på kollektiv trafik i den nærmeste fremtid og den lidt fjernere fremtid. Det er allerede besluttet, det meste af det. Indkøbet, de 11 mia. kr., er en kendsgerning og skaffer for øvrigt mange gode arbejdspladser.

Lad mig så nævne Randers, som altså er i mit pastorat, hvor jeg er valgt. Men jeg er da enig i, at der er ting, der skal gøres bedre. Det er jo derfor, jeg udtrykkelig sagde, at det er DSB's ledelses og personales pligt at gøre det bedre inden for de slet ikke så ringe rammer, som de har. Det kan vi ikke blive uenige om, vil jeg sige til hr. Dyrlund.

Jeg har læst hr. Dyrlands rædselsberetninger om hans rejser, og det ærgrer jeg mig også over. Hr. Søren Hansen har givet os lignende eksempler. Hr. Tommy Dinesen har gjort det gang på gang. Det ærgrer jeg mig over. Det skal være bedre. Men det er altså ikke primært et spørgsmål om penge.

Poul Nødgaard (DF):

Da Dansk Folkepartis trafikordfører, hr. Ole Donner, ikke kan være til stede, skal jeg prøve at fremføre nogle af Dansk Folkepartis synspunkter i debatten her.

Det er med al ønskelig tydelighed fremgået, at dobbeltsporet til Ringsted har indtaget en central rolle i debatten i dag, og det synes jeg er helt berettiget. Jeg rejser selv dagligt på strækningen, og vi har jo også haft trafikministeren i samråd i Folketingets Trafikudvalg nogen gange netop om den samme sag.

Det er ikke for at stå sådan og hælde malurt i bægere, men noget i den retning alligevel, men jeg vil spørge ministeren, om forskellige ministre gennem årene har sovet i timen med hensyn til at få anlagt det dobbeltspor til Ringsted. Man har vidst i utallige år, at Storebæltsforbindelsen blev taget i brug, og vi ser nu alle de trafikproblemer, der er.

Jeg har læst i nogle udenlandske tidsskrifter, at man i udlandet har folk, der er utrolig dygtige til at lave trafikplanlægning. Det kunne så for mig give anledning til at spørge ministeren, om det måske var en overvejelse værd, at man tilkaldte nogle udenlandske eksperter for at få togtrafikken til at køre normalt i dette land.

Jeg kunne unde ministeren at tage til Københavns Hovedbanegård en sen eftermiddag og se, hvordan alle de tog, som skal af sted, og som skal passere Ringsted, må holde og vente og vente og vente med masser af forsinkelser til følge. Endnu værre er det om morgenen ind til København, hvor folk sidder uroligt på deres sæder, fordi de kommer for sent på arbejde. Så synes jeg, det er flot, når ministeren står og taler om i sin forelæggelsestale, vi skal have kortere rejsetid, vi skal dit og dat. Jeg synes, det var en idé først at få det system, der kører, til at fungere.

Jeg har også læst hr. Dyrlands beretninger om hans rædselsoplevelser på strækningen fra Kalundborg til København, og det er jo ikke alene tog, der er forsinket, det er også tog, der bliver aflyst, tog, der kører i stykker på strækningen, osv., osv.

Så jeg synes, der er rigeligt at se til, og jeg kunne godt tænke mig, at ministeren, når nu denne debat skal rundes af, måske vil løfte sløret for, hvad han og ministeriet egentlig har gjort sig af tanker for at løse de her problemer. Det varer jo 6-7 år, inden dobbeltstrækningen til Ringsted er klar. Det har man indtryk af med alle de vedtagelser, der skal ske, og beslutninger, der skal tages. Man er i øvrigt heller ikke 100 pct. enige om linjeføringen til Ringsted endnu, mig bekendt, så der er nok at tage fat på.

Men det, der bringer mig herop, og som jeg godt vil spørge trafikministeren om, er de planer, der har været fremme om at nedlægge godsterminalen i Ringsted. Vedrørende stykgods synes jeg det er et problem, ikke alene for Ringsted, men også for det ganske land. Det rejser nemlig en lang række spørgsmål, ikke bare lokalt, men også samfundsmæssigt. For hvad sker der? En eventuel nedlæggelse af godsterminalen i Ringsted vil ikke alene medføre et tab af 120 velfungerende arbejdspladser i det midt- og sydvestsjællandske område, den vil også betyde, at satellitterminalen i Nykøbing Falster med yderligere 20 arbejdspladser forsvinder.

Dertil kommer, at nedlæggelsen kan få betydelige negative virkninger på mange andre gre-

ne af vores erhvervsliv. Men det er jo ikke kun en ren lokal betragtning. At nedlægge Ringsted Godsterminal vil få meget væsentlig betydning, også samfundsmæssigt. Jeg tænker også på alle de mange investeringer, der er foretaget i Ringsted. Omkring 40 mio. kr. er der i de sidste 10-15 år investeret i dette godsterminalsystem.

Men hvad endnu værre er, er, at i det øjeblik godsterminalen i Ringsted nedlægges og overføres til Høje-Taastrup, som der er planer om, hvad sker der så? Så sker der ganske enkelt det, at den strækning, som hele debatten har drejet sig om i dag: København-Ringsted, vil blive yderligere belastet.

Derfor kunne jeg godt tænke mig at spørge, om de planer, man har på højeste sted inden for DSB, er nogle planer, der kan tages af bordet med hensyn til at nedlægge den dér godsterminal i Ringsted, som vi i hvert tilfælde har indtryk af at der er stærkt fremskredne planer om.

Så synes jeg, det er lidt fantastisk, at hr. Arne Melchior ligesom skyder hele skylden for de trafikproblemer, vi har, over på DSB. Selvfølgelig skal DSB, som har togdriften her i landet, gøre ministeren og andre opmærksom på problemerne, men jeg går ud fra, at skiftende ministre vel også har et ansvar for at følge, hvad der sker inden for DSB. Der er i hvert fald i befolkningen den opfattelse, at nok er det DSB, der kører det som en forholdsvis selvstændig institution, men man må gå ud fra, at landets lovgivere, trafikministeren osv., følger, hvad der sker.

Så jeg synes, det kunne være spændende at høre, om ministeren kunne komme med nogle bud på de ting, jeg her har rejst, og specielt vil jeg gerne have et helt konkret svar på, hvordan det vil få indflydelse på trafikken mellem København og Ringsted, hvis man flytter godsterminalen til Høje-Taastrup. Enhver kan jo regne ud, at den går ikke, og jeg går heller ikke ud fra, at vi så vil få yderligere togforsinkelser for de mange tusinde rejsende, der er på strækningen.

Et af trafikproblemerne i Danmark i dag med hensyn til togtrafikken er jo DSB's succes, kan man godt sige. Togene er overbelagte, og folk rejser og rejser. Men man kan jo spørge sig selv, om folk, hvis man stadig væk ikke kan få togdriften til at køre, så igen begynder at bruge bilerne. Det synes jeg ikke var nogen særlig god løsning på det.

Men jeg vil sige – og det sagde jeg også til ministeren forleden i samrådet i Trafikudvalget

– at jeg selv har oplevet, om ikke dagligt, så meget jævnligt, de trafikproblemer. Og jeg ved også, at ministeren selv har været ude at se på tingene, så lad os nu høre, hvad der er at byde på her ved afslutningen af debatten.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Når nu hr. Nødgaard siger, at vi måske skal tilkalde udenlandske eksperter, finder jeg anledning til at sige, at nu skal vi også passe på ikke at gøre DSB ringere, end DSB er. Det er ikke mange dage siden, der var en rapport – jeg har kun set den i tv, jeg har ikke fået den i udvalgets materiale – der viste, at svenske og norske baner er mere forsinkede end danske, og det samme gælder i hvert fald i England og vistnok også i Tyskland. Så lad os nu ikke gøre DSB og dets ledelse og personale ringere, end den er.

Det, jeg mener de fejler i, er, at de går rundt og er nervøse hele tiden, for de ved, der skal ske noget nyt. Jeg har talt med mange af dem, både de valgte og de menige medlemmer af DSB's stab, som er så nervøse for fremtiden, og de ryster i bukserne, og derfor kan de ikke yde deres bedste.

Det kan ikke nytte noget. Vi lever i en foranderlig verden, og man er nødt til at kunne indstille sig på forandringer og leve med forandringer og få det bedste ud af det. Men vi skal altså heller ikke gøre nogen uret ved at lade, som om vi er så ilde stedd. Det er altså ikke så dårligt, som nogle – og bl.a. hr. Nødgaard – vil gøre det til.

(Kort bemærkning).

Poul Nødgaard (DF):

I sit ordførerrindlæg sagde hr. Arne Melchior, at han havde rejst – var det forleden aften – til Odense, og det er så måske gået meget godt på den tur. Men fordi hr. Arne Melchior en gang imellem rejser med toget, kan det jo ikke tages som udtryk for, at togdriften går godt, hvis hr. Arne Melchior er heldig lige at komme med nogle tog, der kører, som de skal og til tiden.

Hr. Arne Melchior skulle spørge nogle af dem, der rejser hver eneste dag på togstrækningen f.eks. mellem Ringsted og København, og se deres fortvivlede ansigter, når de kommer for sent på arbejde, hvor svært det kan være at komme og sige til en arbejdsgiver, at nu kommer man for sent, igen og igen og igen, somme tider to-tre gange om ugen. Ens arbejdsplads

kan jo godt komme til at hænge i en tynd tråd, hvis det sker alt for tit.

Det er de problemer, som hr. Arne Melchior skøjter uden om, vel formentlig også fordi hr. Arne Melchior som tidligere trafikminister ligesom holder med systemet, hvis man kan bruge det udtryk. Lad os dog være ærlige og sige, at DSB – og det tror jeg også ministeren selv vil sige, når han kommer herop – kører i øjeblikket ikke, som DSB skal. Det behøver man overhovedet ikke at skrive hvidbøger eller lignende ting om; det kan man se med egne øjne hver eneste dag på Københavns Hovedbanegård.

Jeg kunne invitere hr. Arne Melchior med en dag, og vi kunne stå og se, hvor kaotisk det er derinde. Så skifter man fra ét spor til et andet. Ældre mennesker skal fare fra en perron og over på en anden, fordi man skifter om på personsystemerne, og hvad ved jeg. Det er problemer, vi ikke kan tale os uden om.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Ligesom statsministeren skal ud i landbruget og se, hvad der foregår, er der nogle, der mener, at også hr. Melchior skal ud at se, hvad der foregår ude i marken, og det kan da være, at vi om et par dage ser hr. Melchior – måske ikke på de rigtige tidspunkter – stå nede på Hovedbanegården.

Man skal naturligvis være advokat for borgerne og ikke for systemet, og jeg skal heller ikke klandre hr. Melchior, at han er for systemet. Jeg tror også, hr. Arne Melchior ønsker at gøre det bedst muligt for kunderne, også i DSB; det er i hvert fald det, der er kommet frem hidtil. Så jeg har tillid til, at det er det, hr. Melchior i hvert fald mener.

Jeg fik ikke sagt, da jeg var oppe tidligere, med hensyn til forslaget til vedtagelse fra SF, Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, CD og Det Konservative Folkeparti, at det første punkt er jo sådan set noget, som et bredt flertal er enige om herinde, så der er ikke noget nyt i det. Det næste punkt er, at alle partierne nu skal indkaldes til rammeaftaledrøftelserne, og jeg understreger alle partier, så Fremskridtspartiet kan godt støtte dette forslag til vedtagelse.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Tak til hr. Kørpe Christensen for tillid og forståelse; den kunne hr. Nødgaard såmænd også godt mobilisere.

Jeg taler med masser af dem, der ikke har det godt med den upræcise toggang. Hvis hr. Nødgaard havde hørt hele min ordførertale, ville han have hørt, at der er noget galt med udnyttelsen af det apparat, som DSB har, og jeg opfordrede stærkt til, at det skulle blive bedre. Jeg talte både om regularitet og om service og alt det dér. Det har jeg talt om, jeg skøjter aldeles ikke uden om det. Jeg sagde også, at det går ikke godt nok. Men stort set og relativt målt går det ikke så dårligt.

Kære venner, det er jo snart tre generationer siden, at der i denne sal blev talt om kønsdriften og jernbanedriften, så dengang havde man altså de samme problemer. Relativt målt, både med fortiden her i landet eller med andre lande i nutiden, går det ikke så ringe.

Så var jeg altså i Odense i går aftes, og jeg kan garantere for, det gav stort underskud for banerne. For både da jeg tog lyneren 17.51 til Odense og intercitytoget tilbage 21.15 fra Odense, var der ikke 20 pct. belægning i disse to tog på den tid af døgnet. Så svært er det at drive jernbaner med overskud.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Må jeg prøve at slutte den sidste diskussion med at sige, at det ikke er godt nok, og det skal blive bedre. Men det er heller ikke så ringe.

Jeg ved ikke, om man kan konkludere det på den måde, men hr. Melchior har ret i, at der var en undersøgelse, der viste, jeg tror det var 20 pct. forsinkelser i regulariteten i det norske system, 6 pct. i det svenske og 8 pct. i det danske, altså mere i det danske end i det svenske. Jeg vil også gerne sige, at jeg synes ikke, det har været godt nok.

Jeg synes også, der har været nogle forklaringer på, hvorfor det ikke har været, som det skulle være. En af forklaringerne er selvfølgelig det, som flere af ordførerne har været inde på, at man ikke har investeret tilstrækkeligt til at kunne imødekomme behovet. Men det nytter ikke meget at diskutere det i dag; i dag må vi jo tage udgangspunkt dér, hvor vi står.

Der har været nævnt mange store ting; der har også været nævnt nogle mindre ting. Til de mindre ting vil jeg sige, at dem tillægger jeg også meget stor betydning, og når hr. Tommy Dinesen siger, at toiletterne ikke fungerer, ja, så er det noget af det, der bør kunne klares og bør være i orden. Det er en lille ting, men det er en vigtig ting, fordi det er komforten, der skal

være med til at trække den kollektive trafik fremad.

Men jeg må sige, at jeg var en lille smule skuffet over hr. Brian Mikkelsens indlæg, ikke på grund af, at hr. Brian Mikkelsen ikke gerne vil gøre noget ved det; det værdsætter jeg meget, og det håber jeg at vi kan få et godt og positivt samarbejde om. Men jeg synes måske ikke, hr. Brian Mikkelsen var helt fair i alt, hvad han sagde, især når han sagde, at regeringen har snøvet for meget. Rent faktisk er det jo sådan, som hr. Melchior også har påpeget, at inden for de sidste 10 måneder har regeringen bedt Folketinget om bevillinger for 11 mia. kr. alene til materiel. Det synes jeg virkelig er meget.

Jeg synes heller ikke, hr. Brian Mikkelsen helt kan være det bekendt, når han siger, at DSB fejlagtigt kører på de strækninger, de kører på i dag. Det er netop noget, der er fastlagt i Storebæltsaftalen, som hr. Brian Mikkelsens parti med statsminister og trafikminister, og hvad ved jeg, har indgået, og det er den, man lever op til. Derfor synes jeg ikke, man skal bebrejde DSB det. Så må man hellere se på sine egne ting.

Og når hr. Brian Mikkelsen siger, at pengene ikke bruges på den rigtige måde, så vil jeg gerne spørge, for jeg synes i og for sig, at det efterhånden er trættende at høre på: Er der et punkt, hvor regeringen ikke har levet op til, hvad der har været aftalt med Det Konservative Folkeparti? Så vil jeg gerne have det at vide. Hvor er det, vi ikke har fulgt det, der har været aftalt i rammeaftaler, Storebæltsaftaler, investeringer og andre steder? Jeg er glad for hr. Brian Mikkelsens fremadrettede udsagn, men jeg synes ikke, at kritikpunkterne helt holder stik.

Så vil jeg også gerne sige, at jeg er meget spændt på, hvad hr. Brian Mikkelsens parti konkret vil foreslå til de finanslovforhandlinger, der nu er gået i gang. For hr. Brian Mikkelsen har jo mange gange sagt, som hr. Tommy Dinesen også har påpeget her, at Det Konservative Folkeparti stiller med forslag til forøgelse af DAU-underskuddet eller formindskelse af overskuddet, for denne regering kører jo med overskud. Hvad er det, Det Konservative Folkeparti konkret vil foreslå, der bliver afsat på den finanslov, der forhandles nu? Nu er chancen der jo, hvis det er sådan, at man vil komme med nogle konkrete forslag.

Men jeg vil også gerne sige, at jeg er glad for, at Det Konservative Folkeparti har stemt for de

forslag, regeringen har fremsat, og jeg vil også gerne sige, at jeg håber, vi kan komme med flere ansøgninger om at forbedre jernbanetrafikken, for det trænger den til. Så vi er altså ikke så uenige om det fremtidige, men jeg synes måske ikke, at kritikken er helt retfærdig. Der er købt Øresundstog, der er købt elgodslokomotiver, der er købt IC3-tog, der er bestilt 112 nye S-tog, som sagt for i alt 11 mia. kr.

Jeg vil meget gerne fremskynde planlægningen København-Ringsted så meget som overhovedet muligt, men det er et 6-milliarder-kroners-projekt. Det tager nogen tid, men vi skal gøre, hvad vi overhovedet kan gøre for at få det fremskyndet.

Jeg vil sige til fru Jette Gottlieb, at jeg også gerne vil se på kurvestyringen, men det er ikke det, der kan løse det hele.

Jeg mener sådan set, hr. Melchior har meget ret i at sige, at det går godt med at få vedtaget investeringer her i Folketinget. Jeg håber, at vi kan fortsætte med at have et godt samarbejde omkring det. Der skal ske noget, og der vil ske noget. Det er kunden, der skal være i centrum, det er miljøet, der skal være i centrum. Regeringen vil fremlægge ny, spændende lovgivning om åbning af jernbanenettet, så vi kan få flere tog på skinnerne, og så vi kan få mere jernbane i Danmark.

Til Dansk Folkeparti vil jeg sige, at det jo er helt spændende at høre, at de har flere penge med til det offentlige, for det her er jo underskudsforretninger. Det kræver større bevillinger på finansloven, hvis man skal have mere trafik.

Med hensyn til Ringsted Godsterminal er der ikke truffet nogen beslutninger. DSB's bestyrelse har bedt direktionen om at se på forskellige muligheder for at få et bedre økonomisk resultat, men der er ikke taget stilling til noget. Der er alene iværksat et analysearbejde, så jeg har ikke nogen kommentar til det, før jeg har set den analyse, men det er noget, jeg følger meget tæt.

Jeg vil indkalde partier til drøftelse af en ny rammeaftale, og den meget gode vilje, jeg har bemærket her i dag, håber jeg kan give sig udslag i, at vi kan lave en ny rammeaftale, der kan give jernbanen et løft fremover. Og løftet skal være, som jeg sagde i min indledning, sådan at det er kunderne, der er i centrum. Vi skal give dem, der bruger jernbanen i Danmark, en bedre behandling, og vi skal gerne have flere til at bruge jernbanen.

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg vil gerne sige til trafikministeren, at det jo ikke fungerer godt nok i DSB i dag. Der er problemer, der er massive problemer, og de problemer kunne man løse – og det er det, vi har påpeget gentagne gange fra borgerlig side – ved en ændret prioritering, som vi ville være med til.

Det er et spørgsmål, om man skal satse mere på de daglige brugere frem for fjerntrafikken, og det er et spørgsmål, om man skal sende det politiske signal til DSB fra trafikministerens side. Nu skal man satse på materielsituationen, nu skal man satse på regularitet, nu skal man satse på rejsetider. Det kunne vi godt sende et signal om herindefra, og så måtte DSB efterleve det.

Jeg vil godt helt konkret spørge trafikministeren, om man ikke kunne løse nogle af kapacitetsproblemerne ved at indsætte f.eks. dobbeltdækkertog på de hårdest ramte strækninger. Man må jo i mange sjællandske byer i dag afvise passagerer, og det må man også i Jylland. Man kunne løse problemet ved at sætte nogle dobbeltdækkertog ind, som i hvert fald ifølge de tal, vi har fået, godt kan passe ind i de tekniske normer i dag, f.eks. for togene. Det er det helt konkrete spørgsmål, jeg godt vil stille trafikministeren.

Poul Nødgaard (DF):

Jeg vil godt takke trafikministeren for det forholdsvise klare svar omkring godsterminalen i Ringsted. Jeg mener, ministeren sagde, at det var meget tænkt – sådan fangede jeg udtrykket – at flytte godsterminalen fra Ringsted til Høje-Taastrup. Vil det så sige, at det er en form for garanti for, at ministeren faktisk har afgjort, at godsterminalen skal blive liggende og i hvert fald blive liggende, så længe der ikke er større skinnekapacitet til Ringsted, end det er tilfældet i øjeblikket? Som jeg sagde i mit første indlæg, kan enhver jo regne ud, at det vil belaste skinnearealet yderligere, hvis man flytter den.

Men jeg er glad for, at jeg faktisk har fået et næsten trekvart tilsagn fra ministeren om, at den godsterminal bliver liggende, hvor den ligger. Det er jeg også ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt, idet der allerede i det seneste år er investeret 40 mio. kr. i at udbygge den omtalte godsterminal yderligere.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil gerne sige til hr. Brian Mikkelsen, at DSB har fået det signal inden for den økonomiske rammeaftale, Det Konservative Folkeparti har været med til at fastlægge for DSB's virksomhed. Det er derfor, jeg gerne vil have, at hr. Brian Mikkelsen erkender, at der ikke er noget af det, der er foregået, der ikke har været aftalt med Det Konservative Folkeparti, og de aftaler har været fulgt til punkt og prikke.

Det er altså også en økonomisk rammeaftale, som Det Konservative Folkeparti har været med til at fastlægge. Vi kan jo så ved finanslovforhandlingerne se, hvad er det for nye penge, hr. Brian Mikkelsen bryster sig af. Jeg har nemlig ikke set det i noget forslag til finansloven fra Det Konservative Folkeparti, men det kommer måske. Det bliver spændende at se. Jeg glæder mig i øvrigt til rammeaftalerne.

Med hensyn til dobbeltdækkere og den slags tekniske spørgsmål bliver de undersøgt og vil blive undersøgt. Om det er en god idé eller en dårlig idé, det er jeg ikke i stand til at sige her.

Med hensyn til godsterminalen har jeg sagt, at man har bedt om at lave en strategiplan for, hvordan man kan få mere godstrafik ud af de økonomiske ressourcer, man har fået stillet til rådighed. Der er ikke taget stilling til noget, men der er sat et undersøgelsesarbejde i gang.

Jette Gottlieb (EL):

Der begynder jo at være et lille smule komisk skær over den her debat, for alle står og bekræfter hinanden i, at der skal gøres mere for den kollektive trafik, og at det først og fremmest skal være for at styrke lokal- og regionaltrafikken.

De Konservative og Venstre har udtrykt, at de er villige til at skaffe flere penge. De er godt klar over, at de beslutninger, der er truffet indtil nu, er dækket af DSB's rammeaftale, men når alle siger, at de er villige til at skaffe penge til det formål, så er det vel bare at gøre det.

Poul Nødgaard (DF):

Alle gode gange tre! Jeg vil godt spørge ministeren, for det må der jo kunne svares klart på: Vil ministeren meddele, at så længe der ikke er bedre skinnekapacitet, så længe bliver den godsterminal ikke flyttet? Det vil i høj grad ramme passagertrafikken, som i øjeblikket er udsat for utrolig mange problemer.

Jeg synes lige så godt, ministeren kan bekræfte, at han som minister ikke vil tage skridt i den retning.

Formanden:

Hr. Tommy Dinesen som ordfører for forespørgslerne.

Tommy Dinesen (SF):

Her på det sidste har det været en ret spændende debat, synes jeg nok, for det viser sig, at Venstre og De Konservative godt vil være med til at bevilge nogle flere penge til den kollektive trafik. Der er jo ikke stillet forslag om det, men jeg vil da godt love, at vi fra SF's side under finanslovforhandlingerne vil rejse det.

Vi har i forvejen sagt, at vi mener, der skulle afsættes 1 mia. kr. til den kollektive trafik, så derfor vil det da komme med i den debat, og så må man jo holde Venstre og De Konservative fast på den velvillighed, de her har udvist over for den kollektive trafik. Som hr. Svend Heiselberg sagde: Vi har aldrig været karrige over for den kollektive trafik.

Bare kom med forslagene, så stemmer vi for! Og det var også det, som fru Jette Gottlieb var inde på, da hun sagde: Bare kom i gang! Det er det, vi venter på. Folk ved godt, den er gal, og jeg tror, alle folketingsmedlemmer efterhånden er klar over, den er gal, og derfor er det mærkeligt, at der ikke kommer nogen mønter på, hvis man kan bruge det udtryk.

Hr. Køpke Christensen, som var inde på bompenge og den slags, har jeg svaret.

Til hr. Arne Melchior: Jeg fattede ikke rigtig indlægget, for det startede med, at her går det godt. Alle ordførere har efterhånden har bevist, at det ikke går godt, og vi har fra SF's side, som jeg sagde, i dag diskuteret, hvem der er ansvarlig for, at det går så dårligt, som det gør. Hvis man går ind på Hovedbanen i dag, vil man kunne se, at der er togforsinkelser alle steder.

Hr. Arne Melchior var i Odense forleden dag. Det var vi andre også. Der manglede simpelt hen et tog, det blev væk. Om de har fundet det på nuværende tidspunkt, skal jeg ikke sige noget om. Det er da meget muligt, at der ikke er mange med lyntogene, men det er der så med nogle andre tog. Det er jo ikke nok, at man har været med én aften og set, der ikke var stor belægning, og så tro, at man ved alt om det her. Hr. Arne Melchior skulle prøve at blive daglig pendler, så ville hr. Arne Melchior vide noget mere om det her.

Det, der næsten er det værste i den her sag, er følgerne for de DSB-ansatte. Det er dem, der får alle øretæverne, hver gang der er forsinkelser. Det er dem, der får folks frustrationer over ikke at kunne møde på deres arbejde, og det er en daglig foretælse i dag.

Og som jeg har været inde på en gang før: Hvem er det, der er ansvarlig? Vi har i SF i dag diskuteret, om vi skal gøre bestyrelsen for DSB ansvarlig for det og stille et forslag om, at den bliver fyret. Det vil vi tage op, hvis der ikke bliver en bedre regularitet på området inden nytår. Så har man muligheden for at rette op på det så længe.

Hr. Poul Nødgaard var inde på Ringsted og det med terminalen, og hertil kan jeg sige, at SF har rejst de her ting i Finansudvalget, og vi forventer at få et svar på det inden ret længe.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 20 af Tommy Dinesen (SF), Søren Hansen (S), Svend Heiselberg (V), Brian Mikkelsen (KF), Vibeke Peschardt (RV), Jette Gottlieb (EL) og Arne Melchior (CD) (se ovenfor) vedtoges enstemmigt med 100 stemmer.

Hermed sluttede forespørgslen.

Formanden:

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.30.

Mødet udsat kl. 12.28

Mødet genoptaget kl. 13.30

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Forespørgsel nr. F 13:

Forespørgsel til miljø- og energiministeren og ministeren for udviklingsbistand:

»Hvilke initiativer vil regeringen tage på baggrund af udfaldet af FN's særlige generalforsamling, UNGASS, i juni 1997?«

Af Martin Glerup (S), Hanne Severinsen (V), Niels Jørgen Langkilde (KF), Steen Gade (SF), Elsebeth Gerner Nielsen (RV), Aage Brusgaard (FP), Bent Hindrup Andersen (EL), Addi Andersen (CD) og Ole Donner (DF).

(Forespørgslen anmeldt 21/10 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 28/10 97).

Begrundelse

Martin Glerup (S):

På tværs af partierne er der enighed om, at det vil være meget værdifuldt at få en grundig debat om, hvordan UNGASS-generalforsamlingens anbefalinger kan opfølges nationalt og internationalt.

Besvarelse

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Opgaven for generalforsamlingens særlige samling, den såkaldte UNGASS, var at vurdere udviklingen siden topmødet i Rio samt at angive nogle retningslinjer for de kommende års arbejde i Kommissionen for Bæredygtig Udvikling, som vi jo med forkortelsen af den engelske betegnelse kalder CSD.

Selv om alle forhåbningerne til den særlige samling, altså UNGASS, langtfra blev indfriet, tror jeg, det er rigtigt, at de mange stats- og regeringschefer og ministres og parlamentarikeres deltagelse i mødet bidrog til, at Rioprocesen fortsat er sat meget højt på den internationale dagsorden.

Ved samlingens slutning blev der vedtaget et slutdokument og et 5-års arbejdsprogram for CSD. Slutdokumentet vurderer den hidtidige udvikling og fremhæver de områder, hvor handling er påkrævet. Hovedkonklusionerne er, at udviklingen på en række konkrete områder har været positiv, men at de fortsatte forringelser og tab af naturressourcer er stærkt bekymrende.

I løbet af de sidste 5 år har vi udrettet et stort stykke arbejde. Imidlertid er situationen des-

være den, at det på mange områder ikke ser bedre ud, end det gjorde i 1992 – på nøgleområder ser det endda værre ud – udryddelsen af klodens arter fortsætter i et foruroligende tempo, og der drives fortsat rovdrift på naturressourcerne. Vi står derfor over for den kæmpeopgave at få vendt udviklingen i den rigtige retning.

I arbejdsprogrammet for de næste 5 år lægges der op til en bredere indgangsvinkel til de enkelte hovedtemaer, som afspejler såvel Nords som Syds interesser, og dette synes jeg er et fint udgangspunkt for det fortsatte internationale miljø samarbejde.

Regeringen vil aktivt arbejde for en effektiv gennemførelse af slutdokumentets anbefalinger, og som danske prioriteter vil jeg fremhæve skovene, den biologiske mangfoldighed, energiområdet, »Lokalagenda 21« og den strategiske miljøplanlægning.

Klimaområdet har selvfølgelig også en meget høj prioritet. Jeg vil imidlertid ikke komme nærmere ind på dette spørgsmål, da vi skal behandle det selvstændigt i forespørgselsdebatten om Kyoto, som, så vidt jeg husker, finder sted i næste uge.

UNGASS vedtog en række vigtige beslutninger om skovene, og hovedresultaterne er godkendelse af Skovpanelets rapport samt nedsættelse af et mellemstatsligt forum for skovene under CSD.

Danmark er klart et af de lande – om ikke dét land – der er længst i bestræbelserne for at omsætte Skovpanelets anbefalinger i praksis, og for dansk skovpolitik vil anbefalingerne først og fremmest kunne få betydning for en revision af strategien for bæredygtig skovdrift, for fremme af lokalt engagement i og investering i skovrejsning og for skovstatistikken.

Mange af Skovpanelets anbefalinger retter sig mod udviklingslandene, og det bør afspejles i dansk udviklingsbistand og miljøbistand.

Den internationale opfølgning af Skovpanelets arbejde skal først og fremmest ske i Det Mellemsstatslige Skovforum, og Skovforumet skal ifølge det arbejdsprogram, som blev vedtaget i begyndelsen af oktober, fremme implementeringen af skovpanelets anbefalinger, overveje spørgsmål om finansiering og om handel – herunder etablering af en fond – og endelig identificere elementer i en international mekanisme, f.eks. i form af en konvention, som Danmark gerne ser vedtaget.