

[Tommy Dinesen]

skal være ved stationen i Kalundborg eller i Sorø, og den slags ting – det er jo ikke det, dette drejer sig om. Det drejer sig trods alt om at øve indflydelse på DSB's dispositioner.

Samtidig vil jeg gerne sige, at jeg mener, at man måske også kunne gøre det hos SAS, hvor man fra Folketinget har indsat nogle mennesker i bestyrelsen, som overhovedet ikke er repræsenteret i Trafikudvalget, således at man dårligt ved, hvad der sker i SAS, som er en stor forretning. DSB er jo det samme – der er 20.000 ansatte. Det er milliarder af kroner, man bruger. Derfor er det da vigtigt, at de folkevalgte ved noget om, hvad der foregår inden for denne branche. Oven i købet skal vi inden år 2000 bruge over 100 mia. kr. inden for transportsektoren, så jeg føler et enormt behov for at få alle de gode informationer, jeg kan få, og hvorfor skulle forbrugerne dog ikke have det? Det ville da være tåbeligt andet – undskyld!

Fischer (KF):

Jeg skal ikke gentage de synspunkter, som hr. Helge Sander er kommet med vedrørende stationsrådene; jeg er helt enig i dem.

Jeg vil blot sige med hensyn til pendlernes interesser – og de er helt legitime, og jeg mener, det er rigtigt, at den kritik har været fremme – at når der er sket forbedringer for pendlere, er det vel netop, fordi medlemmer af dette Ting har rejst denne kritik over for DSB, således at man har fået større fleksibilitet ind i køreplanerne. Det synes jeg er en rigtig måde at bruge de folkevalgte på: at man har dialogen mellem vælgerne og de folkevalgte også i forhold til et organ som DSB, så man får den bedst mulige service for forbrugerne.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jamen det, der er problemet for pendlere, er, at man laver en køreplan, allerede et år inden den træder i kraft. Det er man simpelt hen nødt til, for det er et fantastisk puslespil at få på plads. Det, der er sket, er jo, at pendlernes problemer er kommet, efter at man er startet med IC 3-tog. Dette lovforslag giver pendlere eller forbrugerne en mulighed for at gå ind i disse ting, inden køreplanerne ligger fast. Det er da en bedre service. Det er for at få DSB til at fungere bedre. Det burde vi da alle sammen være interesseret i.

Trafikministeren (Ikast):

Som jeg sagde under førstebehandlingen af lovforslaget, forstår jeg udmærket baggrunden for forslaget. Jeg forstår også godt den meget store interesse, der er for DSB's virksomhed. Jeg har selv siddet i Jernbanerådet i mange år og har i de år, jeg har siddet i Jernbanerådet, følt, at jeg som folketingsmand var repræsentant for brugerne både på personsiden og på godssiden. Hvad skulle vi ellers sidde dér fra Folketinget for? Vi diskuterer jo DSB's forhold i Finansudvalget, i Trafikudvalget, i Miljøudvalget og andre steder. Vi kan godt sige én mere nu, men så er der andre organisationer, vi også skal tage hensyn til.

Jeg mener, at 15 medlemmer er mere end rigeligt, og jeg mener, at befolkningsgrupper af enhver art er vældig godt repræsenteret ved de medlemmer af det høje Ting, som sidder i dette råd. Hvorfor skulle man ellers sidde der?

Derudover vil jeg gerne gøre opmærksom på, at jeg lægger meget stor vægt på stationsrådene. Der er i dag oprettet 11, og der er 18, som vil blive oprettet i de kommende måneder. Jeg synes, det er en særdeles god ordning, at vi har et jernbaneråd, vi har stationsrådene, og vi har pendlerklubberne, hvor der kan være samarbejde på hver sin led.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Trafikministeren sagde, at hvis Forbrugerrådet skal have en repræsentant, er der så mange andre, der også skal, men trafikministeren oplyste nu ikke, hvem han så havde i tankerne. Det var det ene, jeg gerne vil påpege.

Det andet er, at man kan da udmærket og med god ret, når man kender Parkinsons lov, sige, at 15 er ret mange, men i regeringen er der, så vidt jeg husker, 20 ministre, og når de kan fungere, så kan jeg forsikre, at 16 personer i Jernbanerådet kan fungere næsten lige så godt som en regering på omkring de 20 ministre, så der er altså ikke noget at være bange for.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 i betænkningen om en ny affattelse af § 1, § 1 i den nye affattelse, æn-