

Begrundelse

Tommy Dinesen (SF):

Baggrunden for den forespørgsel, som SF har bedt om, er, at det efterhånden er gået op for mange mennesker, især pendlere på Sjælland, at der kommer nogle negative konsekvenser med baggrund i, at den faste forbindelse på Storebælt nu skal igangsættes.

Vi går selvfølgelig ind for en tog-tunnel, som er til gavn for den kollektive trafik, men jeg må nok sige, at der er ret mange, og det er der nok også i Folketinget, der er blevet noget forbavset over det, man har kunnet se, når man har bedt om at få køreplanerne fra den 28. september og fremover, for der er mange forringelser.

Vi er naturligvis også i SF klar over, at der i den sidste uges tid er blevet diskuteret og førstebehandlet nogle meget store projekter inden for DSB-regi, der er flertal for. Det drejer sig jo om S-togene, der nu bliver fremmet. Det har SF stemt for i Finansudvalget, og ved førstebehandlingen her i Folketingssalen har vi sagt ja til, at man laver dobbeltsporet mellem Ringsted og København til en pris af 6 mia. kr., som burde være bygget for lang tid siden, men det kommer vel. Og dobbeltsporet ved Frederikssund er vi gået ind for.

Men jeg må nok sige, at når de forskellige regionale ruter, nordvestbanen, Lolland-Falster og Roskilde, nu mister IC3-togene, så giver det en stor forringelse andre steder i landet, og vi synes, at det er forkert ene og alene at satse på de faste forbindelser på Storebælt, og at det er her, der skal være nyt togmateriel.

Jeg vil senere, efter at ministeren har haft ordet, komme tilbage til nogle af de forringelser, som vi mener der ikke burde være sket, og som man godt kunne gøre noget for på nuværende tidspunkt.

Besvarelse

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Den 1. juni 1997 ibrugtages Storebæltsforbindelsen for passagertrafik; det bliver en stor dag for de danske jernbaner. Ved denne lejlighed skifter DSB køreplan, uden at det medfører de store ændringer af togudbud og køreplan. Den største ændring, der sker ved denne lejlighed, er, at togene mellem Øst- og Vestdanmark kommer 1 time hurtigere frem.

Fra 28. september foretager DSB en mere omfattende ændring af driften, når den såkaldte Storebæltskøreplan træder i kraft. Men jeg synes, vi skulle glæde os over, at vi kan skære 1 time af allerede nu.

DSB forventer, at Storebæltsforbindelsen vil forøge passagerantallet meget. Der forventes en stigning fra små 5 mio. til cirka 8 mio. togrejsende om året mellem landsdelene. For at sikre den tilstrækkelige kapacitet til at betjene det forventede antal passagerer har DSB behov for at benytte langt den overvejende del af IC3-materiellet til at betjene trafikken mellem Østdanmark og Vestdanmark.

Som følge heraf vil den sjællandske regionaltrafik kun i begrænset omfang fremover blive betjent af IC3-materiel efter den nye køreplan, der træder i kraft i september. Det kan jeg godt forstå er ærgerligt, men så må man glæde sig over, at man har haft de gode tog så længe, som man har. Jeg håber, de røde tog, der sættes ind, vil være i en sådan stand, at det er tilfredsstillende.

Om anvendelsen af IC3-togsættene i regionaltrafikken vil jeg gøre opmærksom på, at IC3-togene er anskaffet netop med henblik på at nyttiggøre Storebæltsforbindelsen; det fremgår af rammeaftalen for DSB for 1990-1993. Det er derfor naturligt for DSB, at de anvender togsættene til dette formål fra forbindelsens åbning. Regionalforbindelserne har så haft glæde af dem, fordi Storebæltstunnelens åbning har trukket ud.

Det er DSB's opfattelse, at DSB ud fra de givne kapacitetsmæssige rammer har lagt en køreplan, der tilgodeser såvel de lokale rejsendes, herunder såvel pendlernes som de fjernrejsendes, rejsebehov. Med henblik på at tilgodese så mange som muligt er det praksis, at DSB's køreplansudkast drøftes med de amtskommunale trafikselskaber og pendlerklubber. Således kan jeg nævne, at det foreliggende forslag til en ny køreplan for vestbanen er udarbejdet af DSB i samarbejde med Vestsjællands Trafikselskab og drøftet med de omkringliggende kommuner samt Vestsjællands Amt.

Den nye køreplan for nordvestbanen, der skal træde i kraft i september, er ændret med henblik på at opnå kortere rejsetider. På strækningen mellem Kalundborg og København vil rejsetiden blive reduceret med 15-20 minutter med seks nye dagtog, og på strækningen mellem Holbæk og København vil reduktionen blive ca. 8 minutter. I myndretiden om morgenen inde-