

fungerede bedre, hurtigere og med et bedre materiel, end det er tilfældet nu. Faktisk er det ikke rimeligt, at det skal tage et par timer at køre 100 km fra Kalundborg til København eller omvendt.

Det ville også være godt for både passagerer, miljø og sikkerhed, hvis den kollektive trafik, herunder pendlertrafikken, fik en langt bedre konkurrenceevne i forhold til den individuelle trafik. Det har bl.a. noget med bilafgifter og benzinpriser at gøre. I forhold til prisen for at køre individuelt skal prisen for at køre kollektivt i fremtiden stige mærkbart mindre.

Det her er lige præcis alt det, vi er i gang med. Alle de ønsker, jeg har nævnt, er nemlig ikke kun ønsker og forhåbninger, men det er ting, der enten lige er ved at være gennemført, ting, der allerede er besluttet, eller ting, der i det mindste er på tegnebrættet.

Vi kan ikke få alt på én gang. Sådan må det være. I alle tilfælde er det sådan i virkelighedens verden, også i den verden, som er den regionale trafiks, at ting tager tid. Men den tid, ting tager, skal gøres så kort som mulig.

Man kan altid diskutere, om den planlægning, der har fundet sted i bestræbelserne på at forbedre den kollektive trafik, har været god nok. Noget kunne sikkert, meget sikkert, have været gjort bedre.

Der er både nogle hovedmål, og der er en række delmål, som det gælder om at fastholde, samtidig med at nye mål, herunder også stadige forbedringer for pendlere og for regionaltrafikken, skal konkretiseres og virkeliggøres. Derfor skal SF have tak for, at de har rejst forespørgslen, fordi det endnu en gang sætter fokus på den kollektive trafiks muligheder for på et bæredygtigt, effektivt grundlag at skabe et stadig bedre alternativ til den individuelle trafik.

Det er ikke længere Folketinget, der i detaljer skal regulere jernbanedriften. Det har vi folk til. Men til de folk, der i DSB's og Banestyrelsens direktioner og bestyrelser har fået overdraget den praktiske del af opgaven, skal det signal udgå, at jernbanetrafikken skal være både effektiv, konkurrencedygtig, elegant og hurtig, og også mere effektiv, mere konkurrencedygtig, mere elegant og mere hurtig, end den er for nærværende, hvis den skal løse sin vigtige opgave, når det drejer sig om at konkurrere med den individuelle trafik, og her spiller ikke mindst regionaltrafikken for de mange pendlere en rolle.

Selv om meget godt er gennemført og meget fornuftigt er besluttet gennemført og endnu en hel del er på det aktuelle tegnebræt, har både de, der har den praktiske opgave i DSB, Banestyrelsen osv., og vi i Folketinget, regeringen, der skal sørge for, at rammerne og mulighederne er til stede, store opgaver foran os.

Jeg vil gerne på vegne af Socialdemokratiet, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Det Radikale Venstre og CD fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Regeringen har med forligspartierne indgået en rammeaftale for DSB gældende frem til udgangen af 1998.

Som opfølgning herpå er der vedtaget og fremlagt en række initiativer, der styrker jernbanetrafikken i Danmark.

I forhandlingerne om en ny rammeaftale skal regeringen åbent drøfte med partierne mulighederne for serviceforbedringer – ikke mindst for pendlere – i form af såvel rejsetidsgevinster som materielforbedringer.

Herefter går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 76)

Anden næstformand (Henning Grove):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det forekommer mig at være en lidt nem omgang, når hr. Søren Hansen remser alle de strålende initiativer op, som regeringen har taget på det kollektive område.

Kan hr. Søren Hansen slet ikke komme i tanke om nogle af de initiativer, der er taget, som faktisk har peget i den stik modsatte retning, og som faktisk har forringet og fordyret den kollektive transport og måske især i pendlerniveauet?

Når man f.eks. ser på de initiativer, der kunne være taget for at øge den kollektive trafik bare med hensyn til en prispolitik og øgede investeringer i nye ting, kan hr. Søren Hansen så slet ikke komme i tanke om nogen ting?

Det forekommer mig, at det, der sker, er, at man siger: Ja, det er rigtigt nok, der er et problem her. Vi er også godt klar over, at hvis ser-