

Kernegruppen af DSB-passagerer bliver nedprioriteret, fordi man vil have disse flotte forbindelser mellem Jylland og København, og det vil vi ikke være med til fra konservativ side. Vi vil have opprioriteret indsatsen over for de daglige brugere, dvs. regionaltogetrafikken i både Jylland og specielt på Sjælland, som er nedprioriteret i dag. Det forhold bliver vi nødt til at ændre.

Eksemplerne har været nævnt af de foregående talere: Nordvestbanen, Sydbanen, banerne på Lolland-Falster osv. Hvis vi tager den barske virkelighed for f.eks. Nordvestbanen Kalundborg-Holbæk-København, har man skåret alle IC3-togene væk på nær et enkelt om morgenen og om eftermiddagen. Der er kun sket forbedringer midt på dagen, men i myldretiden, hvor folk har brug for at tage toget, er der ikke sket forbedringer overhovedet.

Vi oplever også, at disse strækninger får alt det dårlige materiel, de gamle røde tog, mens alt det moderne materiel bliver sat ind på den polede banestrækning mellem Jylland og København, og det er ganske enkelt uacceptabelt set fra vores side. Det er også uacceptabelt, at der heller ikke gøres noget mere for forbindelsen til Næstved og videre til Lolland-Falster. Der er alt andet lige langt flere mennesker, der benytter toget dagligt til og fra arbejde, eksempelvis på Sjælland, end der passerer Storebælt.

DSB skal altså prøve at koncentrere indsatsen, og det vil vi også sende nogle politiske signaler om. Det kan ikke nytte noget, at man fra DSB's side, og til dels også fra ministerens side bruger alt krudtet på fjerntrafikken og lader alle de mange daglige pendlere på eksempelvis Nordvestbanen og Sydbanen være overladt til skæbnens luner. Pendlerne har i forvejen et meget hårdt liv og må stå model til meget fra DSB's side. Der er dårligt materiel, der er mange forsinkelser, og det gør det svært at skabe det fornuftige alternativ til bilerne, som vi trods alt gerne vil have.

Der er 60 kilometer til Holbæk, og det tager en times tid med toget. Der er 100 kilometer til Kalundborg, og det tager 2 timer. Der er 90 kilometer til Næstved, og det tager over en time. Det burde være muligt at skabe nogle hurtigere forbindelser, og det er også muligt, selv under de nuværende forhold. Derfor henstiller vi, at der prioriteres anderledes. Det er et spørgsmål om ikke kun at give IC3-forbindelserne til Jylland højeste prioritet, men også tænke på de daglige brugere. Dem kan man godt lave noget

for inden for den nuværende ramme, og det glæder vi os til at forhandle med ministeren om.

Vi vil meget gerne se velvilligt på DSB's problemer, og vil også gerne medvirke til at finde en økonomisk fornuftig løsning på de problemer. Men så må vi også forlange, at DSB til gengæld kan levere varen, og den vare, passagererne på regionalstrækningerne har brug for, er gennemgående forbindelser i myldretiden, flere afgange og bedre materiel. De tre ting kan kaldes service, og man må forvente, at DSB kan levere en ordentlig service for nogle af de mange penge, vi afleverer i Sølvgade. Det er også, hvad man må forvente af en virksomhed, der i de seneste år har oplevet en omstrukturering til markedsøkonomiske vilkår, der netop skulle forberede DSB, så vi håber meget, at disse signaler vil betyde, at der bliver gjort noget for pendlerne.

Vi vil også godt være med til at finde nogle penge, og vi vil bede trafikministeren om at være med til at løse problemerne. Vi har helt konkret bedt trafikministeren om snarest muligt at starte forhandlingerne om den nye DSB-rammeaftale, så vi, lige så snart vi kommer tilbage fra sommerferien, kan komme i gang og få sendt signaler til DSB om, at der skal bedre materiel på og ske andre forbedringer af strækningerne på Sjælland.

Jeg kan nævne som et kuriosum her til sidst, at det er underligt, man ikke har formået at forkorte rejsetiden på ruterne til Lolland-Falster og på København-Kalundborg-banen de sidste 25 år. Alle andre steder i samfundet går det stærkt. Vi har fået bedre biler, bedre fly og bedre skibe, men i togtrafikken er der ikke kommet nogen forbedringer på forbindelsen til f.eks. Holbæk eller Kalundborg de sidste 25 år. Det er meget mærkværdigt.

Jeg vil gerne slutte med en meget kraftig opfordring til både ministeren og DSB om, at der også fremtiden må og skal sættes på regionaltogetpassagererne og ikke bare på de forventede 8 millioner rejsende mellem Øst- og Vestdanmark. De passagerer, der benytter toget dagligt, har fortjent langt bedre end udrangeret materiel og dårlige køreplaner. Det bør ministeren være klar over, og det må være svært for DSB at overhøre de meget klare signaler, der bliver sendt fra Folketinget i dag.

Jeg vil også godt sige for at undgå misforståelser, at selv om vi er medforlagsstillere til dagsordenen, er vi villige til at kigge på, hvordan man kan gøre det bedre for pendlerne. Vi er