

ikke bundet af noget, så vi kan finde nogle fornuftige løsninger, også uden om det projekt, vi her har talt om. Vi er åbne, så hvis der kommer nogle forbedrende forslag fra eksempelvis SF's side, vil vi se meget positivt og konstruktivt på dem. Vi skal lave nogle forbedringer for pendlernes, og det kan ikke nytte noget, man bliver ved med at trække tingene i langdrag.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Det var godt at høre hr. Brian Mikkelsen sige, at vi skal gøre noget for pendlernes. Vi hørte jo det samme allerede i fredags, hvor vi tog lidt hul på diskussionen, da vi behandlede lovforslaget om baneudretningen fra Erikhnauer til Skanderborg, der jo koster en forfærdelig masse penge, og som er en del af rammeaftalen med DSB. Jeg vil godt sige, at det ikke var helt bevidst, jeg åbnede diskussionen på det tidspunkt, men jeg syntes, der var lejlighed til at sætte lys på problemet, og jeg vidste også, vi ville komme til at diskutere det i dag.

Det er klart, at vi står bag rammeaftalen. Vi mener, der er meget fornuftige forbedringer i den for den kollektive trafik med de 112 nye S-tog og udbygningen af S-banen til Frederikssund. Men når det er sagt, har vi altså også et andet problem, og det drejer sig om det, der er på dagsordenen her i dag, nemlig at pendlertrafikken gennem mange år ikke har fået den prioritet i DSB-regi, som den efter vores opfattelse burde have.

I mellemtiden har vi besluttet, at DSB skulle have en bestyrelse og ikke længere skulle styres her fra Folketinget. Vi skal ikke interessere os for køreplaner og den slags, kun tage nogle overordnede beslutninger. Men jeg vil godt ligesom hr. Søren Hansen sende et signal til DSB. Vi herinde er folkets repræsentanter, og det er altså os, der møder folket i togene. Det er også os, der kører i tog til Kalundborg, hvor det, som hr. Tommy Dinesen sagde, er lukket fire toiletter, fordi de ikke virker. Det er vi også ansvarlige for, for det er jo os her i Folketinget, der via finanslove og rammeaftaler m.m. har været med til at lægge niveauet for DSB.

Der må være mulighed for i hvert fald som minimum at udsende signaler herfra, og det vil jeg også gøre i dag. Det handler om den aktuelle sag, og det er ikke kun pendlertrafikken på Sjælland, jeg tænker på. Dele af regionaltrafikken og nærtrafikken andre steder i Danmark kører også på lavt blus.

Jeg vil gerne opfordre til – vi kan eventuelt gøre det gennem Trafikudvalget og måske endda i enighed – at vi inden indgåelsen af den næste rammeaftale får undersøgt og kortlagt hele problemet, så vi nøjagtig ved, hvordan det står til med materiellet: Hvor meget mangler der, og hvad skal der skiftes ud? Det er mit hovedbudskab i dag. Næste gang vi skal lave en rammeaftale, skal grundlaget for at lave den være i orden.

Hvis pengene kunne skaffes, ville jeg gerne her og nu være med til at foreslå nogle forbedringer. Men problemet er altså, at vi som ansvarligt regeringsparti må sige, at der kræves antagelig nogle penge, som i hvert fald ikke jeg og måske heller ikke ministeren er i stand til at finde nu og her. Men på sigt skal det ordnes.

Jeg vil slutte med at sige, at vi støtter regeringens dagsordensforslag.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Jeg vil meget gerne sætte en streg under det, fru Vibeke Peschardt sagde om, at vi i tiden frem til forhandlingerne om en ny rammeaftale skal have kortlagt området, så vi får et fuldstændig sikkert billede af situationen: Hvor er det, der er vanskeligheder, hvor er det materiel, som skal forbedres, hvordan ser situationen ud? Vi skal ikke stå med uløste problemer, når vi kaster os ud i forhandlingerne. Det er vigtigt, at der er et ordentligt beslutningsgrundlag, så jeg er meget enig i fru Vibeke Peschardts synspunkt og vil bare gerne sætte en streg under det.

**Jan Køpke Christensen (FP):**

Der har længe været brug for mere konkurrence i den danske jernbaneinfrastruktur, og det vil der efter vores opfattelse også være i fremtiden. Konkurrence, privatisering og licitation er vejen frem, når virksomhederne skal fokusere på kundens behov, yde en bedre service og være omkostningsbevidste.

DSB har i årtier siddet på den kollektive transport, og år efter år har vi været vidne til en underskudsforretning, der har været præget af bureaukrati, ineffektivitet, strukturproblemer og dårlig ledelse. DSB forventer et kæmpeunderskud i 1996 på ca. 27 mio. kr., hvor der var budgetteret med et overskud på omkring 200 mio. kr., og årsagen til underskuddet er for få passagerer og problemer med DSB Gods. Godt nok er der nu lavet en genopretningsplan for DSB, men det burde være gjort for længe siden.