

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg mener, jeg hørte hr. Køpke Christensen sige, at den regionale trafik ikke havde den store betydning, men det har den altså på Sjælland. Det, vi her taler om, er dem, og ifølge de sidste tællinger er det noget med 13.000, der kører til hovedstadsområdet og tilbage. Hvis man så også medtager de store uddannelsessteder såsom Slagelse, Næstved, Nykøbing Falster og Holbæk, vil jeg skyde på – et slag på tasken – at det er noget med en 30.000-40.000 personer, der hver dag er pendlere her på Sjælland. Så det har altså en vis betydning for den regionale trafik.

Jette Gottlieb (EL):

Det er aldrig så sjovt at gå op og sige: Hvad sagde vi – når man har fået ret i negative spådomme. Men det er ikke desto mindre det, der egentlig ligger mig nærmest i denne debat.

I de sidste mange trafikdebatter, vi har haft, har vi gang på gang påpeget for det første, at det vigtigste indsatsområde er den lokale og den regionale pendlingstrafik, hvis man altså tænker langsigtet overordnet, socialt og miljøpolitisk i sin trafikpolitik. For det andet har vi også gang på gang påpeget, at når man satses på det store og det hurtige og det langtkørende, er der ikke bare tale om en forkert prioritering, men også ofte om direkte forringelser for den lokale og regionale trafik.

Det er det, vi har set med tidligere forslag, det er det, vi måske også kan se i nogle af de kommende forslag, og det er det, vi ser helt konkret ske nu, og derfor er det også nødvendigt at søge at få en garanti for, at den forringelsespolitik på det lokale og regionale område bliver stoppet. Ellers ser vi i løbet af kort tid togpendlerne sive over i bilerne, og de bliver betydelig sværere at hente hjem igen om 2-3 år, når forståelsen for problemerne er blevet til andet end pæne ord. Det sidste her især sagt til Socialdemokratiet.

Vi kan med andre ord kun støtte SF's dagsordensforslag, der tager sigte på at få løst pendlingsproblemerne hurtigst muligt, og vi kan så kun beklage, at vi i den mellemliggende periode, som er lang nok, på 1-1½ år må leve med forringelserne. Alternativet er, at vi må vente endnu længere.

Arne Melchior (CD):

Jeg skal prøve at fatte mig lige så kort som den fremsynede hr. Heiselberg.

Den, der taler her, er faktisk den, der havde det held – et af de mange i mit liv – at give grønt lys for bygningen af de første IC3-tog, så ingen skal komme og sige, at CD ikke er stærkt interesseret i et dygtigt, velsmurt og velfungerende DSB. Det er vi i høj grad.

Jeg forstår udmærket baggrunden for hr. Tommy Dinesens forespørgsel, men jeg synes også, at ministeren gav et fuldt ud tilfredsstillende svar på forespørgslen, og den foreslåede dagsorden fra fem partier er en logisk opfølgning af ministerens redegørelse.

Der var et enkelt ord, jeg især savnede i ministerens tale, og det var ordet præcision. Nok taler ministeren om, at DSB skal være velfungerende, og han talte om kapacitet. For et velfungerende DSB er det strengt nødvendigt, at der er det bedst tænkelige materiel, at der er passende frekvenser, at der er en fin service og så altså ikke mindst, at der er præcision. Det er netop i pendlersammenhæng – enten der er tale om omstigning undervejs, eller det ikke er nødvendigt – at man er så afhængig af, at togene både kører og ankommer til tiden, og her har DSB og DSB's personale, enhver af dem, et meget stort medansvar for at få de ting til at fungere virkelig optimalt.

Jeg synes, at DSB har medvind for tiden – jeg ved godt, at hr. Jacob Haugaard er den, som har lovet medvind til cyklisterne på cykelstierne – men det må være yderst tilfredsstillende for DSB at mærke den medvind, der er.

Ministerens nyeste initiativ med hensyn til S-togene – han er nu ikke alene om at have bevilget de mange milliarder kroner til nye S-tog – vil jeg benytte lejligheden til at rose. Det går ud på at skabe større tryghed for dem, der benytter S-togene; det er jo også i høj grad en slags pendlertrafik, der foregår der. Dertil kommer de tre lovforslag, vi havde til første behandling i forrige uge. Det drejer sig om Frederikssundsbanen, det drejer sig om strækningen København-Ringsted, og det drejer sig om udretningen i Østjylland. Det er alt sammen signaler til DSB om, at den lovgivende myndighed er bag DSB, og at der er et overvældende flertal bag at bringe tingene i orden for DSB, således at de selv har det bedste udgangspunkt for at fungere optimalt.

Jeg er enig med hr. Søren Hansen i, at efter at der er indsat en bestyrelse – man kan sige en række bestyrelser – skal Folketinget ikke blande sig alt for meget i enkeltheder. Vi skal give de nødvendige bevillinger, vi skal give de nødven-