

[Bertel Haarder]

I befolkningen er der en fornemmelse af, at DSB ligesom ikke har kræfter til at ordne nærtrafikken i hovedstadsområdet, fordi selskabet synes at være mere optaget af at drive hotel- og restaurationsvirksomhed, catering, landevejskroer og anden virksomhed, som egentlig er DSB uvedkommende, og som skattemidlerne ikke burde være anvendt til.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Mit svar på hr. Bertel Haarders spørgsmål er, at den københavnske S-togstrafik i en meget lang periode har kørt særdeles regelmæssigt, f. eks. har i perioden fra september sidste år til september i år mellem 98 og 99 af hver 100 S-tog været rettidige. De forsinkelser, der opstod på S-banerne efter køreplansskiftet den 25. september i år, skyldtes hovedsagelig problemer som følge af strømsvigt til sikringsanlæg. Disse problemer har ingen direkte forbindelse med etablering af S-togskørslen på Farumbanen og påregnes nu at være løst.

Derimod må det erkendes, at overholdelsen af køreplanen for regionaltogstrafikken i det storkøbenhavnske område i længere perioder har været mindre tilfredsstillende. En væsentlig årsag hertil er problemer med DSBs diesellokomotiver, der har en ret høj gennemsnitsalder, og det har givet sig udtryk i mange driftsstop under kørslen.

Dér vil jeg gerne føje til, at dette har noget at gøre med en besparelsesiver i dette folketing, som ikke mindst det parti, spørgeren repræsenterer, har medvirket til.

Betragter man statistikken over forsinkelserne i den storkøbenhavnske regionaltogetrafik for det sidste halve år, vil man se, at overholdelsen af køreplanen fra måned til måned er blevet bedre, og jeg vil gerne viderevende til spørgeren statistikken herover. Jeg kan dog føje til, at vi imidlertid ikke er tilfredse endnu, og at der fortsat arbejdes for at få nedbragt disse uheldige forsinkelser. Jeg kan sige, at DSB fra den 1. april i år har etableret en særlig organisation med henblik på lokalisering og løsning af disse forsinkelsesproblemer.

Så vil jeg gerne føje en ting til af mere principiel art. Jeg noterer mig, at spørgeren i sin begrundelse bl. a. skriver: »... selskabet (altså DSB) synes at være mere optaget af at

drive hotel- og restaurationsvirksomhed, catering, landevejskroer og anden virksomhed, som egentlig er DSB uvedkommende, og som skattemidlerne ikke burde være anvendt til.«

Det bevirker, at jeg gerne vil komme med den bemærkning, at der for et seriøst medlem af dette ting burde være en grænse for afsløring af sin uvidenhed om tingene. Det er ofte populært hos medlemmer af folketinget, der skal gøre sig bemærket, at lade embedsmænd og institutioner være skydeskive. Jeg bliver nødt til at gøre spørgeren opmærksom på, at der for det første ikke er tale om landevejskroer, og at der for det andet ikke er tale om skattemidler, men om en virksomhed, der længe har været etableret; de planer, der har været fremme, er af rent strukturel art og har ikke noget som helst at gøre med de ting, som her er blevet bemærket.

Jeg siger dette, fordi jeg som ansvarlig minister ikke synes, jeg skal finde mig i, at medlemmer af dette ting skal gøre sig bemærket på en sådan måde.

Bertel Haarder (V):

Jeg takker for svaret, for så vidt angår den københavnske nærtrafik, men jeg vil gerne sige, at der var en vis modstrid imellem det, som ministeren først sagde, og det, han sagde til sidst, for han henviste jo til, at det var et bevillingsspørgsmål, og at mit eget parti var medskyldigt i, at DSB ikke havde nok penge, så man kunne få ordnet disse ting, hvorefter han til sidst sagde, at der slet ikke er tale om skattemidler, og at det er en selvstændig virksomhed, som har indtægter og udgifter ligesom alle andre. De to ting harmonerer vistnok ikke, og derfor vil jeg gerne stille ministeren det tillægsspørgsmål, om ikke han er enig med mig i, at såfremt man skal betragte DSB som en selvstændig virksomhed, hvor det ikke er skattemidler, der tales om, er ministeren ansvarlig for, at man prioriterer opgaverne på den mest hensigtsmæssige måde, og at noget af det, der bør prioriteres allerhøjest, er, at der er en tilstrækkelig præcision, så at borgerne kan regne med, at de kan nå frem til deres mål med den kollektive trafik, så at de ikke falder tilbage til den uvanne at tage bilen eller anskaffe sig en bil.

Jeg vil spørge ministeren, om ikke han er enig med mig i det, og om ikke det er vigtigere end de polemiske betragtninger, som jeg