

[Grove]

besked får. Det er da meget godt, at man iværksætter undersøgelser osv., men det hjælper ikke her og nu, og man må virkelig kunne forbedre kommunikationen stationerne og personalet imellem, så man får regelret information.

Jeg skal bagefter give ministeren talrige eksempler på, at det simpelt hen er informationen, der mangler. Togene holder der, men man bliver ikke informeret.

Man siger også ude i befolkningen, at DSB efterhånden ikke står for de danske statsbaner, men for »de sover bestemt« eller »de sløve baner«. Skal vi have en virkelig kollektiv trafik igennem i Danmark, må man i hvert fald op på mærkerne inden for DSB, og fra folketingets side tror jeg da også man må tage meget op til overvejelse de store milliontilskud, vi giver til DSB, hvis ikke der kommer en bedre service på dette område. Derfor beder jeg ministeren om virkelig at grave i dette, og det skal ikke være noget med at nedsætte udvalg, der skal sidde i 1 eller 2 eller 3 år, inden man finder frem til noget.

**Keld Andersen (KF):**

Det, der kalder mig op, er ministerens bemærkninger om, at DSB har ganske klare regler for, hvordan informationen skal gives, og at vi så får besked om, at man i øvrigt har iværksat en undersøgelse.

Jeg vil gerne give ministeren et konkret eksempel og stille et spørgsmål.

Intercitytoget i aftes fra Slagelse til København kl. 23.15 blev ikke meddelt forsinket før kl. 23.19.30, altså 30 sekunder før kl. 23.20. Man meddeler så over højtaleren, at toget er forsinket, og at næste tog afgår til København kl. 23.20. Derved giver man folk, der står og venter, 30 sekunder til at styrte ned ad nogle trapper, under nogle perroner og op på en anden perron, og man har ikke engang givet besked til toget 23.20 om at vente på disse mennesker. Vi ved, at der er ca. 10 minutters kørsel fra Korsør til Slagelse. På det nævnte tidspunkt har man altså for længst vidst, at toget var forsinket en halv time. Mit spørgsmål til ministeren går derfor på: er det i overensstemmelse med DSBs ganske klare regler for, hvordan information skal gives, og er der overhovedet grund til at iværksætte undersøgelser for

nærmere at analysere disse ting? Jeg kunne nævne 10.588 andre eksempler af lignende art som daglig bruger af DSB.

**Otto Mørch (S):**

Hr. formand, jeg ved godt, at jeg ikke må polemisere med spørgerne, og det skal jeg også undlade, men jeg har vel lov til at foretage visse konstateringer. Jeg konstaterer, at det konservative folkeparti som så ofte før hårdt angriber vores kollektive trafikdækning. Derfor vil jeg spørge ministeren, om han ikke har samme opfattelse som jeg, at service koster penge, og at det oplæg, der lå fra de konservative, da vi drøftede finansloven, med betydelige beskæringer netop på DSB-området, i al fald ikke er noget, der kan fremme den kollektive trafiks serviceniveau. Jeg tror, ministeren er enig med mig, og jeg behøver egentlig ikke at få et svar fra ministeren, men vil gerne have det.

**Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Jeg skal svare ganske kort, idet spørgetiden ikke tillader, at vi går ind i en længere debat om DSBs forhold og vilkår i det hele taget og de problemer, der måtte være omkring afviklingen af den kollektive trafik i øvrigt inden for DSBs regie.

Jeg forstod på hr. Grove, at han havde mange kritiske bemærkninger om DSBs virksomhed. Disse kritiske bemærkninger kan jeg ikke være enig i, men jeg kan sige – og det kan også være et svar til hr. Keld Andersen – at i en virksomhed af DSBs størrelse vil der naturligvis, uanset at man har klare regler at arbejde efter, kunne opstå fejl, som der naturligvis vil blive taget skridt til at rette.

Dertil kan jeg føje, at en del af det undersøgelsesarbejde, som nu vil blive sat i gang, ikke tager sigte på ekstreme situationer som den, jeg nævnte i mit første svar med de snestorme, vi havde omkring årsskiftet, og de forsinkelser og togstandsninger, de medførte til gene for passagererne. Det er et undersøgelsesarbejde, som tager sigte på generelt at forbedre informationen til passagererne, navnlig på de større stationer naturligvis, i første række ved at supplere højtalerudstyr og togserviceskilte med fjernsynsudstyr, som man kan se det i lufthavnene eksempelvis,