

[Helge Mortensen]

området trænger til fornyelse og til investering i den fortsatte sikkerhed og komfort for passagererne.

Socialdemokratiet vil gerne udtrykke tillid til, at vi i Danmark har et jernbaneselskab, som kan varetage disse forpligtelser, som kan leve op til disse investeringer og dermed fortsætte både ånd og bogstav i den DSB-aftale, som et bredt udsnit af Folketinget står bag. Jeg skal derfor på vegne af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, Centrum-Demokraterne, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet Folketinget noterer sig, at DSB også i 1991 på det økonomiske område har levet op til den politiske aftale om DSB, og at der er taget skridt til stabilisering af kvaliteten, udtrykker Folketinget fortsat forventning om, at DSB præsterer den aftalebestemte forbedring af kundeservice, sikkerhed og økonomi.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 28).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i debatten.

Fischer (KF):

DSB har, som trafikministeren understreger, ikke noget transportmonopol. Vi ønsker heller ikke nogen monopoler. Tværtimod er vi i den konservative gruppe stærkt optaget af, at vi får den størst mulige konkurrence også på trafikområdet, fordi det efter vor opfattelse er den bedste garanti for, at pris og service er den rigtige.

Det er en kendsgerning, at DSB er en offentlig institution, der har en så central placering i passagertrafikken og godstransporten, at der er en politisk grund til stadig at have en vågen og kritisk opmærksomhed rettet mod, hvordan DSB fungerer. De forhold, der kan være særlig grund til at være opmærksom på, er kvaliteten af de leverede ydelser, herunder ikke mindst service i forhold til borgerne. Det gælder prisen, det gælder sikkerheden, og det gælder en lige konkurrencesituation i forhold til andre selskaber, herunder ikke mindst til private trafik- og transportselskaber.

Da mange mennesker i deres daglige trafikbehov reelt ikke har særlig stor valgfrihed og på vej mellem hjem og arbejde er stærkt afhængige af DSB's ydelser, er der ikke mindst netop på dette område grund til løbende at have opmærksomheden rettet på, at DSB gør sit bedste for at indrette sin service, så den i videst muligt omfang tilfredsstiller netop det daglige trafikbehov, og at den udføres på en sikker og pålidelig måde. Jeg tænker også her på DSB's køreplaner, hvor der har været betydelige problemer, og hvor der ikke mindst fra de såkaldte pendlere har været rettet en ganske kraftig kritik af forholdene. Der er herefter sket en række forbedringer, men jeg vil gerne bede ministeren kommentere denne problemkreds ikke mindst for så vidt angår situationen for pendlere på Midtjylland.

I denne sammenhæng vil jeg spørge trafikministeren, om han mener, det er rimeligt, at de nye intercitytog ikke har kunnet betjene passagerer, der alene kører mellem to stationer, eksempelvis mellem Ringsted og Roskilde. Jeg vil gerne opfordre til, at DSB tager denne politik op til revision. Jeg tror, det vil kunne løse mange problemer og reducere mange menneskers daglige transporttid, når vi nu har fået disse dejlige nye tog og kapaciteten er der.

Den betydelige del af befolkningen i hovedstadsområdet, der benytter S-togene, har måttet konstatere, at driften gennem længere tid har været præget af en række uregelmæssigheder, der har betydet forsinkelser i dagligdagen, så mange alt for tit har oplevet ikke at kunne komme rettidigt til arbejde, og det har gjort den kollektive trafik mindre attraktiv. Jeg mener, der er grund til fra DSB's side at gøre en ekstra indsats for at få rettet op på dette område. Jeg tænker naturligvis på kravet om større præcision i den daglige S-togsdrift, men også på en gnidningsfri trafikkoordinering af tog og busser mellem DSB og Hovedstadsområdets Trafikselskab. Jeg vil gerne i den forbindelse høre ministerens kommentarer til den kritik, der har været af, at busser og togtider ikke har passet sammen, en kritik, der bl.a. har været rejst fra Solrød Kommunes side.

I forbindelse med S-togene finder jeg det tilfredsstillende, at antallet af togrevisor er forøget, ikke mindst fordi det giver passagererne en øget følelse af tryghed i togene. Men overgangen til automatisk billettering forskellige