

[Poul Nødgaard]

Begrundelse

Ifølge dagspressen har Henning Strøm, der er medlem af ministerens nye udvalg om ændringer af grænserne mellem Københavns Kommune og omegnskommunerne, udtalt, at »ændringerne ikke vil kunne ske uden tvang og skrigen«.

Mange vil mene, at dette er udtryk for en socialistisk autoritær holdning af værste skuffe, og det er derfor væsentligt at få afklaret, om ministeren vil bekræfte, at det ikke er regeringens politik at foreslå nogen ændring af grænserne mellem Københavns Kommune og dens omegnskommuner, uden at der i hver enkelt af de berørte kommuner er et flertal af befolkningen, der ønsker dette.

Ministerens bedes i denne forbindelse navnlig bekræfte, at regeringen ikke vil forberede eller fremsætte lovforslag, der ændrer kommunegrænserne, uden at der forud enten er afholdt folkeafstemning i de berørte kommuner, eller, hvis ministeren ikke udtrykkeligt kan bekræfte dette, oplyse, hvilken procedure der efter ministerens opfattelse skal til for at gennemføre ændringer i kommunegrænserne i det storkøbenhavnske område.

(Besvaret sammen med spm. nr. S 1636).

Spm. nr. S 1408

Til *trafikministeren* (13/6 94) af:

Inger Stilling Pedersen (KRF):

»Hvilke initiativer vil ministeren tage for at sikre, at DSB kommer til at fungere tilfredsstillende?«

Begrundelse

Det er uacceptabelt, at en stor institution som DSB, der udgør en stor del af den kollektive trafik, ikke fungerer tilfredsstillende. Bl.a. gennem »Trafik 2005« gør man i teorien meget for at fremme den kollektive trafik, men når det kommer til praksis, er virkeligheden en anden. F.eks. er det uacceptabelt at stå på en peron og vente i mere end et kvarter på at få meddelelse om, at toget er tre kvarter forsinket. De mange forsinkelser er et irritationsmoment for alle de daglige passagerer og styrker ikke tilliden til den kollektive trafik. Mange vælger i stedet for at tage bilen. DSB bør sikres det nødvendige personale, så dette ikke sker.

Skyldes forsinkelserne og de manglende meddelelser til passagererne dårlig planlægning og et dårligt arbejdsklima, må der rettes op på dette.

Svar (30/6 94):

Trafikministeren (Trøjborg):

I begrundelsen for spørgsmålet anføres, at der er uoverensstemmelse mellem indholdet i trafikplanen »Trafik 2005«, hvori lægges vægt på at fremme den kollektive trafik, og virkeligheden, idet der specielt peges på de mange togforsinkelser og den manglende information til de rejsende i forbindelse hermed.

Jeg er enig i, at det er vigtigt for tilliden til den kollektive trafik, at togene afgår til tiden, og at der må rettes op på forhold, der medfører forsinkelser. Jeg kan oplyse, at DSB arbejder på at sikre flere planmæssige afgange og ankomster.

I øvrigt er der iværksat en række initiativer, som skal bidrage til at skabe rammer, inden for hvilke DSB's administrerende direktør kan skabe en forretnings- og driftsmæssigt tilfredsstillende situation for DSB.

De to vigtigste redskaber til opfyldelsen af denne målsætning er udarbejdelsen af en ny rammeaftale samt indførelsen af kontraktstyring.

Et væsentligt formål med den nye rammeaftale skal være at skabe gennemsigtighed i statens tilskud til DSB både på investeringssiden og på driftssiden. I den forbindelse skal der også gennemføres en nærmere prioritering af DSB's anlægsprojekter.

Rammeaftalen skal bidrage til at afstikke rammerne for politikernes rolle i forholdet til DSB og til at skabe en klar strategi for, hvad vi vil med DSB fremover.

Kontraktstyring skal bidrage til, at underskuds- og overskudsforretningerne hver for sig bliver synlige, hvorved også det offentlige tilskud til de forskellige aktiviteter bliver synlige, således at de investeringsmidler, der tildeles, prioriteres og bruges ud fra hensynet til en effektiv økonomisk forvaltning, herunder også at investeringsmidlerne i højere grad end hidtil anvendes, så der skabes grundlag for øgede indtægter til DSB.

Det er regeringens politik, at DSB skal gøres til en egentlig driftsvirksomhed – en transportvirksomhed, som skal fungere på lige vilkår med andre transportvirksomheder.