

som vistnok har en omsætning på 16 milliarder kroner om året og 20.000 ansatte. Derfor er det meget vigtigt, hvad der foregår inden for DSB, og at der kommer en dialog mellem bestyrelsen og politikerne.

I DSB er der meget gammelt togmateriel, og fra SF's side vil vi da godt være med til, og det kan jeg komme tilbage til på et senere tidspunkt, at fremme investeringer i nyt materiel.

Som daglig pendler er det jo bemærkelsesværdigt og også betænkeligt, at jeg skal bruge to timer fra Kalundborg til København for at komme på arbejde, og tilbage igen er det altså fire timer om dagen. Jeg plejer gerne at sige, at det tager lige så lang tid at flyve til Paris, som det tager at tage toget til Kalundborg, og derfor burde der komme noget nytænkning om, hvorledes man kan gøre togene hurtigere.

Der er kommet en rapport, som trafikministeren også omtalte, om undersøgelser vedrørende udbygning af det danske hovedbanenet. Her viser det sig, at i Frankrig er man oppe på 250 km/t., i Japan 230 km/t., i Spanien 218 km/t., og sådan går det videre nedad. I Danmark er den gennemsnitlige køretid for et tog 112 km/t., og der er kun kommet 15 km/t. mere fart på togene, end der var for 60 år siden. Det må jeg indrømme at jeg nok synes er betænkeligt.

Ministeren har måske været inde på løsningen, idet ministeren sagde i sommer og også var inde på det nu, ligesom statsministeren havde det med i finanslovredegørelsen, at man vil have højhastighedstog her i Danmark.

Vi er fra SF's side ikke afvisende over for det, men det er nok SF's holdning, at det er på de daglige pendlere, man først og fremmest bør satse, set ud fra at det er her, at DSB får sin gode daglige indtægt, og hvis folk ikke er pendlere mere og går over til bilerne, får vi den store trafik på vejene.

Derfor er det SF's opfattelse, men det er ikke sikkert, vi har flertal for det, at det haster med at få et dobbeltspor mellem Ringsted og København. Når først togforbindelserne over Øresund og Storebælt kommer, kan det ende med, at der ikke er plads nok til de tog, der gerne skulle køre her i området, fordi vi ikke har været hurtigt nok ude. Derfor vil vi da godt være med til at se på, at man hurtigt får lavet omtalte togstrækning, og det er til en pris af 5 mia. kr.

Vi vil også godt være med til at kigge på, hvorledes vi kommer til at finansiere disse store summer, der er tale om, for det behøver jo ikke at være over statskassen.

I denne forbindelse er vi selvfølgelig også glade for at have været med til, at der er taget skridt til, at man nu får nogle nye S-tog her i hovedstadsområdet. Det har der været behov for længe, og vi vil godt være med til også at fremme, at de sidste – jeg tror, det var 102 – togsæt kommer frem hurtigere, end det har været beregnet.

Vi mener også, der bør sættes på elektrificering også i Jylland. Det er noget af det, der haster, og vi har bedt om at få denne debat for at komme længere på dette område.

**Poul Andersen (S):**

Den trafikpolitiske redegørelse »Trafik 2005« fra 1993 har været et godt grundlag for planlægningen af trafikpolitiske tiltag og en god fælles baggrund for diskussionen her i Folketinget om fastholdelsen af de overordnede opgaver og mål.

Trafikministeren gav en god oversigt over status i sin redegørelse, der klart viser, at tingene bliver fulgt op, men at det store problem er nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-emissionerne. Det skal der selvfølgelig gøres noget ved, som der også blev givet tilsagn om fra vores side ved forespørgselsdebatten her i Tinget for ganske kort tid siden.

Regeringen har sat en række forsøg og forskning i gang på trafik- og miljøområdet lokalt, regionalt og på landsplan. Alle tre niveauer er vigtige for, at en samlet indsats nås og der bliver en helhed i de trafikmæssige tiltag.

På cykelområdet er det ikke kun midler til cykelstier, der er væsentligt. Også lokale forsøg, der inden for korte afstande flytter folk fra andre transportmidler over til cykel, er et væsentligt aspekt, som i langt højere grad bør inddrages i overvejelserne.

En holdnings- og oplysningsbearbejdning, som vi har set i Århusforsøget, sammen med en ændret trafikplanlægning og mere miljøbevidsthed, som tager mere hensyn til den svage trafik, har vist sig at have en positiv effekt på dem, der skal transportere sig over korte afstande.

Den kollektive persontransport kan samlet gøres bedre med et fælles billetsystem, som der er skabt mulighed for. Oprettelsen af regionale trafikselskaber med ansvar for tog og busser lokalt kunne være basis for et bedre koordineret og sammenhængende tilbud. Det er ærgerligt at måtte konstatere, at lokale banestrækninger, både hvad angår person- og godstransport, ikke udnyttes optimalt, idet busser og lastbiler