

**Brian Mikkelsen (KF):**

Der har i de seneste år været foretaget betydelige investeringer i såvel drift som anlæg på trafikområdet. Næste år kan vi åbne den sidste del af Storebæltsprojektet, den største anlægsinvestering i Danmark overhovedet, og det er også et projekt, som med rette har vakt opmærksomhed langt ud over landets grænser. Projektet gør Danmark mindre, og jeg er ikke i tvivl om, at hele det projekt vil vise sig at være en kolossal succes.

Projektet har også betydet, at rejsetiden mellem Øst- og Vestdanmark er reduceret med 1 time, og det er jo ikke mindre end en revolution inden for trafikken, men det har også skabt problemer af næsten samme størrelse.

Sagen er den, at DSB ikke har materiel nok til at dække behovet. Passagerer må stå op på lange strækninger; der er meget ofte udsolgt, både i weekenderne og på hverdage, og der er massive forsinkelser. Det er ikke en måde at behandle sirié kunder på. Her er problemer, som vi fra politisk side godt kan gribe ind over for, og som vi fra konservativ side mener, man skal gribe ind over for. Det er problemer, som vi skal diskutere en løsning af i forbindelse med en ny rammeaftale for DSB i løbet af det kommende år.

Sagen er den, at man behandler de daglige kunder, pendlerne, alt for dårligt. Sagen er også den, at vi fra politisk side godt kunne presse DSB til at behandle de daglige kunder bedre. Vi har selvfølgelig det store problem med kapaciteten på den sjællandske del af skinnenettet, som er alt for lille. Det hæmmer både øst-vesttrafikken og den daglige pendlertrafik.

Vi venter fra konservativ side med spænding på, at projekteringsarbejdet for København-Ringsted bliver færdiggjort. Vi vil godt have, at man vedtager en anlægslov hellere i dag end i morgen. Vi synes, der bliver snøvlet for meget fra regeringens side, for dette problem skal løses meget, meget snart. Ellers risikerer man, at folk vandrer fra toget til bilen.

Hvis vi vil byde landets skatteborgere at blive ved med at ofre penge på DSB, som vi gør i dag, og som Det Konservative Folkeparti også er med til, skal man altså tilbyde de daglige kunder en bedre service. Den service, som de daglige kunder får tilbudt i dag, er for ringe både på materielsiden og på rejsetidssiden. Man har fra DSB's side valgt at prioritere de prestiefyldte forbindelser frem for de daglige forbindelser, og det forstår vi ikke, man vil bruge

skatteydernes penge på. DSB skal yde en ordentlig service over for de daglige brugere, og det gør de ikke godt nok i dag.

Hele den fokusering, der er på rejsetiden mellem Jylland og København, mener vi fra konservativ side ikke er så vigtig, vil jeg godt pointere. Sagen er, at rejsetiden ikke vil kunne nedsættes på Sjællandssiden, hvis der ikke bliver plads til de hurtige gennemgående tog. Derfor er der behov for, at vi strammer op på denne procedure, og for, at vi hurtigt får vedtaget en anlægslov, og der er også behov for, at der bliver investeret på materielsiden, og det vil vi have bliver gjort hurtigere.

Vi har lagt mærke til, at ministeren flere gange og også under temamødet i Trafikudvalget i sidste måned har gjort opmærksom på, at den kollektive trafik har sin største styrke over de mellemlange afstande. Det håber jeg på, at ministeren vil huske. Det er et meget positivt signal fra ministerens side, og det vil vi godt kvittere for her.

Det må så betyde, at DSB ikke har fået fat på, hvad det er, ministeren mener, eller at man i Sølvgade er forhuppet på at vise, at DSB nu har fået succes, og begge dele er sådan set lige problematiske. Det er det, vi skal forholde os til her i Folketinget, for de sjællandske regionalstrækninger må på ingen måde lide under DSB's succes på fjerntrafikken. Pendlerne har brug for bedre regularitet, komfort og ikke mindst tog, der kører til tiden, og det er helt basale ønsker, som bør opfyldes.

Her mener vi, at det igen er snøvleri fra regeringens side. Vi mener, at man sagtens kunne investere i noget bedre materiel til pendlere både på nordvestbanen og på sydbanen. Man kan ikke byde folk de forhold. Komforten er ikke blevet forbedret siden 1950'erne, og rejsetiden er ikke blevet forbedret siden 1950'erne. Alt andet går hurtigt i dette samfund, men altså ikke med hensyn til komforten og det tidsmæssige på togstrækningerne.

Afslutningsvis vil jeg sige, at der selvfølgelig er mange andre infrastrukturelle ting, man kunne tale om, men nu drejer denne debat sig hovedsagelig om toginfrastrukturen. Vi er ikke et fedtet parti, når det gælder om at investere i trafik. Normalt holder vi i Det Konservative Folkeparti meget igen med pengene og er glade for det, men det skaber et samfund i vækst og velstand og med masser af dynamik og aktivitet, hvis man får investeret fornuftigt i den offentlige infrastruktur.