

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når hr. Svend Heiselberg nu er så venlig at sige, at det er rent pjat, det her, må jeg så ikke godt sige til hr. Svend Heiselberg: Hvad så med at komme med et forslag, der kunne have forbedret forholdene for pendlere, i stedet for at komme med noget, der tidligst vil ske om 3-4 år, og som måske slet ikke vil ske?

Med hensyn til konkurrence på skinnerne: Altså for det første er der ikke plads til flere tog på skinnerne, så det er svært at se, hvordan den dér konkurrence skulle være der. Jeg kender alt til det dér med udlicitering, men hvad kommer hr. Svend Heiselberg reelt med, som kan afhjælpe dette her problem?

Når jeg har lavet det her forslag, så er det da, fordi det berører mange mennesker. Lad mig give et eksempel: Lige pludselig forsvinder der nogle tog på en strækning fra København til et eller andet sted i Sjælland – jeg tør ikke nævne, hvor det er. Lige pludselig kan man altså ikke komme ind til den pågældende by – som er et stort industriområde på Sjælland, det største efter København – om morgenen. Toget er væk, der er ikke nogen, der kan komme dertil, og der er ikke nogen, der har vidst det, før det var for sent. En måned efter ville man så sætte en bus ind. Den er ikke kommet endnu. Hvad skal lærlingene og arbejderne gøre i sådan et tilfælde? Mon de vil sige, at det er rent pjat?

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jeg forstod på hr. Heiselberg, at forklaringen på, at der var forsinkelser, at der var tog, der brød ned, og andre årsager til forsinkelser, var, at vi manglede konkurrence.

Vi har tidligere i dag behandlet et forslag om forsinkelser i flytrafikken. Der er mig bekendt masser af konkurrence her, så konkurrence er altså ikke en garanti for, at der ikke kan komme forsinkelser. Og hvad med den private trafik? Hvad med biltrafikken? Der er masser af problemer, masser af forsinkelser, masser af kødannelser i de områder, der er de mest konkurrenceprægede overhovedet. Jeg tror ikke, at den holder vand.

Til det sidste vil jeg gerne sige, at der kun er én løsning på dette her, og det er, at de rammer, DSB får, bliver af en sådan størrelsesorden, at man kan få det materiel og det skinnelegeme, der er tilstrækkelig stort til at tage presset. Det er løsningen, og det er jo det, vi skal forhandle

om allerede til næste år, som vi jo besluttede det i går.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jamen det eksempel, som hr. Tommy Dinesen nævnte, løses da ikke ved, at man går ud og spørger nogle pendlere, om man kunne ændre i køreplanen. Hvordan i alverden skulle de dog kunne bidrage på den måde til, at bussen kom til at køre på de rigtige tider?

Det, der betyder noget, er, at vi har en ledelse, der drager omsorg for, at tog og busser kører til den tid, de skal, og hvis ikke den kan det, så må trafikministeren drage omsorg for, at man får en anden ledelse, der kan styre det. Det er det, der er behov for, og ikke at man skal spørge flere millioner mennesker, om de er tilfredse med en køreplan. Det er fuldstændig tåbeligt, synes jeg.

Så må man konstatere, at det gælder jo alle steder, at hvor der er konkurrence, får man også større præcision. Den eneste måde, hvorpå man kan måle, om det, man har, er godt nok, er ved at få noget at sammenligne sig med.

Brian Mikkelsen (KF):

Vi synes fra De Konservatives side, at det er et meget sympatisk forslag, SF har fremsat, men vi synes også, at det ikke er særlig gennemførligt.

Alle, der har læst aviser det seneste halve år, har hver dag kunnet læse nye beretninger om DSB's mange fortræffeligheder eller rettere mangelen på samme.

Ingen tvivl om, at åbningen af Storebæltsforbindelsen i juni måned har været en meget, meget stor succes for DSB. Allerede i oktober havde, som vi lige har set, mere end 3 millioner rejsende været gennem tunnelen. Det er gået over al forventning. Det er selvfølgelig glædeligt, men enhver medalje har jo sin bagside.

Desværre er bagsiden af DSB's medalje ikke særlig skinnende. De historier, som aviserne hver dag viderebringer, taler deres eget helt tydelige sprog.

Taberne i DSB's kamp for succes på fjernrejseområdet er alle de mange mennesker, der hver eneste dag bruger DSB. Pendlere har i årevis levet med og accepteret de vilkår, som DSB har givet de tusindvis af daglige brugere. De har måske ikke været tilfredse, men de har dog holdt ud. Nu får de så takken i form af ringere materiel og en lavere prioritering, så de daglige pendlere hver eneste dag ser på, at IC3-