

togene får lov til at få forret og får lov til at drø-
ne forbi pendlersationer.

På Sjælland er det hovedsagelig sydbanen og nordvestbanen, som har mærket den lavere prioritering. Det er noget, som vi har diskuteret tidligere, og det vil vi fra konservativ side ikke acceptere. Man skal ikke glemme de mange millioner årlige pendlere, som DSB har. Der skal skabes bedre forhold for pendlere meget, meget snart, hvis den kollektive trafik skal være et troværdigt alternativ til bilen.

Toget har jo mange fordele, og mange flere ville også benytte toget, hvis der ellers var fornuftige vilkår, hvorpå man kunne benytte det. Derfor bør man jo også fra regeringens side udnytte, at der er et klima og en kultur herinde, som gør, at der nu er muligheder for virkelig massivt at investere i togtrafikken. Regeringen er på rette spor, synes jeg, med nogle gode investeringsplaner, som vi fra konservativ side bakker fuldt op om, og vi vil også godt fortsætte i det samme spor sammen med regeringen f.eks. med hensyn til at indsætte bedre materiel på pendlerstrækningerne og med hensyn til en opprioritering af pendlerstrækningerne. Det gamle røde materiel skal udskiftes jo før desto bedre.

De samme synspunkter gør sig gældende, når vi taler om de amtslige trafikalselskaber og det gamle selskab DSB-busser, der nu kalder sig COMBUS. Der er også en del, som benytter de amtslige busruter, men her er det spørgsmålet, om det er amterne, der fortsat skal drive busdrift i samarbejde med statslige selskaber, og jeg vil da godt minde om, at Trafikudvalget lige før sommerferien bad Transportrådet give en vurdering af de private fjernbussers vilkår i Danmark. Den undersøgelse venter vi os meget af, men overordnet set skal man selvfølgelig også have indflydelse på det regionale busselskabs køreplaner.

Vi vil også gerne fra borgerlig side arbejde for bedre forhold for pendlere i samarbejde med regeringen og sådan, og det er vigtigt, at pendlere selvfølgelig får indflydelse på køreplanerne. I ethvert moderne firma sikrer man sig, at brugerne også får indflydelse, og det synes jeg egentlig også, de får i dag ved, at pendlerklubberne får lov til at få indflydelse på DSB. Man kan så henstille, at DSB spørger pendlerklubberne noget mere, men decideret at formalisere en sådan indflydelse tror jeg vil føre til nogle barokke situationer, som ikke vil være til nogen gavn og til nogen hjælp for pendlere.

Men man kan godt henstille fra politisk side, at DSB selvfølgelig skal lytte mere til pendlere, der er de daglige brugere. DSB har også selv en interesse i at lytte mere til de daglige brugere, og det ved jeg ikke om man kan formalisere. Det tvivler jeg på, men man kan i hvert fald sende nogle kraftige signaler om, at DSB skal tage noget mere hensyn til de mange daglige brugere.

Med det kan jeg sige, at vi ikke umiddelbart kan støtte forslaget, men vi vil blive ved med at presse på også gennem udvalget for, at man laver en struktur, som gør, at der bliver lyttet til pendlere.

Vibeke Peschardt (RV):

Første gang jeg hørte om det, der nu er blevet til et beslutningsforslag, var fra en avis, der ringede til mig og spurgte, om jeg kunne gå ind for, at DSB's vinterkøreplan skulle sendes til folkeafstemning langs med linjerne. Så sagde jeg, at det kunne jeg ikke gå ind for, for det kan naturligvis ikke lade sig gøre at sende køreplanen til folkeafstemning. Det viser sig så også, at det er et helt andet forslag, der ligger her, og det er da egentlig meget sympatisk, at man vil spørge folk, om de kunne tænke sig, at tingene skulle være på en anden måde.

Når vi ikke kan støtte det, er det, fordi vi simpelt hen ikke tror, det kan lade sig gøre at efterkomme eventuelle indkomne ønsker, og det skyldes, som hr. Svend Heiselberg faktisk også sagde, at det, der er det reelle problem bag det her, dels er skinnekapacitet, dels nedslidt materiel osv. Det er altså, skal vi sige en afart, vi her får i diskussionen, hvor man så trækker den fra de politiske led ud i befolkningen, og så får man befolkningen til at sige, at den synes også, der skal gøre sådan og sådan.

Jeg synes, at vi her i går faktisk blev enige om at fremskynde det, der var det allerstørste problem, og så er der fra regeringens side sat ind både med ekstra tog i hvert fald på sydbanen for 125 mio. kr. osv., og derfor synes vi egentlig, det er den rigtige måde at løse problemet på.

Selv om det, som står i bemærkningerne, skulle kunne gennemføres, ligesom når man laver høring om lokalplaner, vejføring osv., har de, der får høringssvarene ind, jo ikke nogen pligt til også at gøre det, der står i høringssvarene, og jeg tror helt reelt ikke, at noget som det her kan bruges til andet end inspiration.

Til allersidst vil jeg sige, at der faktisk er amtslige trafikalselskaber – HT f.eks. – der hører