

Spm. nr. S 1399

Til trafikministeren (6/2 98) af:

Anders Mølgaard (V):

»Vil ministeren redegøre for sin holdning til DSB's nye strategi i udspillet »Gode tog til Alle«?»

Svar (18/2 98)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

DSB har i de seneste måneder arbejdet med en materielstrategi, der kaldes »Gode Tog til Alle«. Jeg vil indledningsvis understrege, at planen ikke er færdigbearbejdet fra DSB's hånd, men endnu er i en tidlig fase, som kræver flere analyser.

De infrastrukturmæssige forudsætninger er vigtige parametre, når trafikken på jernbanelinjet skal fastlægges. Derfor lægger Trafikministeriet særlig vægt på, at det tillige bliver analyseret, hvorledes DSB's materieloplæg harmonerer med de planer om udbygning af infrastrukturen, som der politisk er truffet beslutning om.

Som følge af, at DSB's strategi »Gode Tog til Alle« ikke er gennemanalyseret – heller ikke i relation til infrastrukturforudsætningerne – er det ikke på nuværende tidspunkt muligt for mig at kommentere konkrete elementer i oplægget.

Jeg finder det positivt, at DSB med oplægget viser en klar orientering mod at give flest mulige kunder den bedst mulige betjening. Jeg har faktisk flere gange opfordret DSB til at komme med forslag til en strategi på materielområdet. Efter åbningen af togforbindelsen over Storebælt er der opstået en kontrast mellem de transportmuligheder, som de fjernrejsende får, og de muligheder en stor del af pendlerne får. Hertil kommer de mange forsinkelser i efteråret, som var til daglig gene for pendlerne.

Jeg tror især, at idéen om flere tog og større frekvens vil være med til at gøre jernbanen stærkere i fremtiden. Samtidig er det vigtigt, at alle togrejsende tilbydes gode tog at køre i.

Om planen »Gode Tog til Alle« løser alle problemer for togdriften i Danmark, tør jeg ikke

sige, dertil er oplægget af en alt for foreløbig karakter.

Generelt vil jeg sige, at det skal sikres, at fremtidens tog ikke skal følge en køreplan, der er endnu mere skrøbelig end den, DSB satte i værk den 28. september 1997. Efterårets driftsproblemer må ikke gentage sig, idet ustabil drift får passagererne til at vælge bilen fremfor toget.

Det er mit mål for det 21. århundrede, at vi får langt flere passagerer og mere gods på jernbanen end i dag. Det er godt for miljøet at tage toget i stedet for bil og fly. Det aflaster vejnettet, hvor de stadigt flere lastbiler og personbiler skaber problemer med trafikpropper og forurening. Det kræver imidlertid, både bedre, hurtigere og mere præcise tog og den dertil fornødne infrastruktur.

Slutteligt vil jeg understrege, at det er vigtigt, at de beslutninger vedrørende infrastrukturudbygning og materielanskaffelser, som Folketinget skal tage i den kommende tid, bliver taget med udgangspunkt i et så dækkende informationsgrundlag som muligt.

Spm. nr. S 1400

Til trafikministeren (6/2 98) af:

Anders Mølgaard (V):

»Vil ministren redegøre for, hvordan ministerens holdning til DSB's udspil »Gode tog til Alle« harmonerer med ministerens udtalelser i Århus Stifttidende om, at der fortsat er planer om en omfattende udretning af jernbanen mange steder i Jylland, eksempelvis på strækningen mellem Skanderborg og Horsens, og vil ministeren oplyse, hvad ministeren mener, når ministeren ligeledes i Århus Stifttidende er citeret for, at indsættelsen af højhastighedstog i Danmark svarer til at køre Ferrari på Anholt?«

Svar (18/2 98)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål 1399 på den første del af dette spørgsmål.

Når jeg har sagt, at indsættelsen af højhastighedstog i Danmark svarer til at køre Ferrari på Anholt, mener jeg, at Danmark er for lille et land til at køre med tog, hvor hastigheden er på