

og hvis man derudover også har lavet den ventil, at man op til 24 timer før kan ændre i køreplanen, er det jo næsten umuligt at forestille sig, at nogen som helst i kongeriget skulle komme i en situation, hvor de får adgang til at få gavn af denne rejsegaranti.

Kl. 15.10

Der er en større sandsynlighed for at vinde i lotto, end der er for at få udbetalt en garanti – det må ministeren da forholde sig til – når man har indregnet samtlige mulige forsinkelser på forhånd.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg synes ikke, det fører til noget fornuftigt at diskutere, hvad Socialdemokratiet ville være med til i 2003 eller ej. Jeg konstaterer, at jeg ikke kunne få dem med, og så lavede vi et forlig med Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti, som vi har været meget tilfredse med.

Så er det igen om, og det er en af hr. Rasmus Prehns sædvanlige ophidsende overdrivelser – nu siger jeg det direkte – hvilket skrækscenario han kan opstille. Er vi enige om, at DSB har udmeldt, at strækningen København-Århus vil tage et sted mellem 10 og 15 minutter mere i den nye køreplan? Det er jo ikke det skrækscenario med mange, mange timers, det er jo lige ved at være flere døgn, forsinkelse, som hr. Rasmus Prehn beskriver. Et kvarter mellem København og Århus, eller 12 minutter eller 11 minutter, synes jeg ikke er afskrækkende.

Det afgørende for enhver passager er at vide, hvad man kan regne med. Det ved vi alle. Det er ikke sjovt at stå i regnvejr eller snevej og skulle vente og værst af alt ikke få ordentlig information. Det er jo også en af fejlene, det har vi alle sammen medgivet, og det er det, man tager fat på nu.

Rasmus Prehn (S):

Nu var det ikke noget forsøg på at overdrive. Sagen er jo den, at til Århus kan man nøjes med 10 minutters forsinkelse, men vil man gerne til Aalborg, og det er der en del nordjyder der gerne vil, er man en halv time forsinket i forhold til den oprindelige køreplan, og hvis man vil videre til Frederikshavn, er man yderligere forsinket.

Hvis man fra DSB's side indkalkulerer alle tænkelige forsinkelser, plus at man forbeholder sig retten til 24 timer før at ændre i køreplanen, hvis der er noget, der ser ud, som om det vil

give forsinkelser, så må det da være i meget, meget få tilfælde, at folk kommer i en situation, hvor de kan få gavn af en rejsetidsgaranti. Det må ministeren da medgive.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg kommer desværre til at medgive, at der nok skal blive behov for at udbetale efter garantien, for man kan ikke have et så fintmasket net, som vi har, uden at der vil opstå forsinkelser i forhold til enhver given køreplan.

Det, man gør nu, er, at man følger den sunde fornuft og man ganske enkelt siger: Hvad er den realistiske tidsplan med de skinnetilstande, vi har kendskab til, og som alle nu ved, at der for alvor vil blive taget hånd om med betydelige ekstra beløb – en tidsplan, som forbrugerne så ved, de kan regne med? Det er det, der interesserer forbrugeren, og ikke det andet fridder, som hr. Rasmus Prehn giver udtryk for.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Hr. Magnus Heunicke for et sidste spørgsmål.

Magnus Heunicke (S):

Ministeren er meget stolt af sin trafikaftale med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre fra 2003. Og jeg kan forstå, at man allerede nu her 3 år efter er nødt til at se fuldstændig grundlæggende på det igen, og man er nødt til at finde mange nye milliarder kroner frem. Jeg kan ikke forstå, hvorfor man er stolt af en 10-årig trafikaf-tale, hvor man bare 3 år efter at have indgået den må indrømme: Ja, vi har overhovedet ikke haft et realistisk budget, vi har investeret alt, alt for lidt, vi er nødt til at finde mange flere milliarder kroner.

Jeg tror, der er mange togpendlere og mange andre togrejsende, som er voldsomt kede af, at ministeren, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti ikke investerede nok i 2003 – ikke investerede, som vi Socialdemokrater anbefalede.

Tilbage til rejsetidsgarantien: Vi er nødt til at have et svar nu fra ministeren. Vil der komme flere penge, eller vil der komme færre penge til udbetaling efter rejsetidsgarantien af, at man indfører ny køreplan med indbyggede forsinkelser, og af, at man laver den her 24-timers-regel? Vil det betyde udbetaling af flere penge fra rejsetidsgarantien, eller vil det betyde færre penge til de plagede pendlere og togrejsende?