

**[Skatteministeren]**

Lovforslaget har derfor været drøftet med de berørte personaleorganisationer, herunder Kollektørforeningen. Kollektørforeningen vil ikke modsætte sig den foreslåede omdannelse. Statstjenestemændenes Centralorganisation II har ikke indvendinger imod lovforslaget. Danmarks Jurist- og Økonomforbund og Ministerialbetjentforeningen har ikke udtalt sig imod lovforslaget.

I henhold til lovforslaget foreslås aktiekapitalen fastsat til 15 mio. kr., der forudsættes tilvejebragt ved at indskyde nettoaktiver, der foreløbig er anslået til en samlet værdi af 34,7 mio. kr. Det er skønnet, at selskabet vil have behov for en egenkapital på 20 mio. kr., hvorfor selskabet betaler et kontant beløb til staten i forbindelse med overtagelsen af lotteriet. Beløbet forventes at udgøre 14,7 mio. kr. og forudsættes finansieret ved privat lånoptagelse.

Selskabet betaler en afgift til staten for retten til at drive klasselotteri. Afgiften beregnes som en procentsats af spillernes indskudssummer. Procentsatsen fastsættes i bevillingen.

Omdannelsen af klasselotteriet vil påvirke statens indtægter. For finansåret 1992 vil staten dels modtage engangsbeløbet på ca. 15 mio. kr., dels modtage løbende indtægter på ca. 30 mio. kr. For perioden 1. januar 1992 til 31. marts 1992, hvor selskabet forventes at overtage driften, vil omdannelsen medføre en udgift for staten på ca. 45 mio. kr., hvilket skyldes den formelle udskilning af Det Kgl. Københavnske Klasselotteri fra finansloven.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale det til Tingets velvillige og hurtige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 14:**

*Forespørgsel til energiministeren [om den kommende eludbygning, om elbesparelsesmuligheder og om udbygning af vedvarende energi].*

Af Riishøj (SF) og Gade (SF).

(Forespørgslen anmeldt 20/12 91).

**Formanden:**

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 15:**

*Forespørgsel til arbejdsministeren, industriministeren og indenrigsministeren [om de regioner og lokalsamfund, som rammes af store stigninger i arbejdsløsheden som følge af større virksomhedslukninger].*

Af Nyrup Rasmussen (S) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 20/12 91).

**Formanden:**

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Forespørgsel nr. F 12:**

*Forespørgsel til trafikministeren:*

»Hvad kan ministeren oplyse om DSB's forvaltning af transportmonopolet, idet der særligt tænkes på S-togs-situationen, Århus-Kalundborg-ruten, Helsingør-Helsingborg-ruten, indkøringen af den nye køreplan og hele situationen omkring IC3-togene?«

Af Ole Donner (FP) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 29/11 91. Fremme af forespørgslen vedtaget 5/12 91).

**Begrundelse****Ole Donner (FP):**

Når Fremskridtspartiet har rejst denne forespørgselsdebat vedrørende DSB, er det ud fra ønsket om at få en klar markering fra trafikministeren af, hvorledes ministeren har tænkt sig at DSB fremover skal forvalte transportmonopolet. Jeg tænker her på, hvorledes ministeren har tænkt sig den fremtidige ledelse i DSB, for erfaringerne har vist, at DSB i øjeblikket har meget svært ved at få de forskellige divisioner til at fungere.

Der bør derfor ske noget på området, således at de ting, som fortsat skal varetages af DSB, deles op både ledelsesmæssigt og regnskabsmæssigt, så man ikke kan lave kreativ bogføring imellem de forskellige selskaber. Erfaringerne har vist, at DSB ikke magter at drive både færgetrafik, togtrafik, bustrafik, rådgivningsvirksomhed og godstransport med lastvogne til dumpingpriser.

[Ole Donner]

Fremskridtspartiet er også interesseret i at høre ministerens vurdering af, hvad der bør gøres i forbindelse med det indre marked, hvor man må forvente at der kommer store, moderne, konkurrencedygtige transportfirmaer, rederier og lign. ind over de danske grænser.

Vi mener, at DSB bør være forberedt på den situation, der kommer, således at man koncentrerer sig om at undersøge, om der skulle være enkelte dele inden for DSB, der fortsat kan drives af DSB.

Jeg synes, det må blive interessant at høre trafikministeren i dag fortælle om DSB's forvaltning af transportmonopolet. Jeg tænker her på, hvorledes man har drevet færgerne i de seneste år, hvordan man har indhentet tilbud og styret ombygning og reparationer på danske og udenlandske værfter, hvordan man ikke har magtet at få S-togene til at køre til tiden, og hvordan man må erkende, at IC3-togene stadig ikke kører efter hensigten.

Jeg tror derfor, at det kan blive en interessant debat, selv om jeg er overbevist om, at ministeren i dag fra talerstolen vil fortælle, hvor stolt han er af DSB og det arbejde, det udfører. Hvis ministeren siger de ord, vil jeg nok komme til at tænke på den dag, hvor ministeren var i fjernsynet med sikkerhedshjelm og det hele og udtalte de berømte ord, da han stod ved de oversvømmede tunneler: »Jeg er stolt af det arbejde, MT-Group her har udført.«

### Besvarelse

#### Trafikministeren (Ikast):

Til det sidste, hr. Ole Donner sagde om MT-Group, vil jeg sige, at det da var en præstation at ramme det hul, der var i bunden, ved første kast. Men jeg havde heller ikke forventet, at hr. Ole Donner kunne se det videre perspektiv i netop denne redning. Hr. Ole Donner forvirrer også her sandheden.

Når medlemmer af Fremskridtspartiet spørger, hvad jeg kan oplyse om DSB's forvaltning af transportmonopolet, kan jeg egentlig svare meget kort: Ingenting! Der er nemlig ikke nogen virksomhed eller noget transportmiddel, der har monopol – heldigvis – og jeg er sikker på, at et stort flertal i denne sal ønsker, at det skal blive ved med at være sådan.

Vi ønsker, at så mange som muligt kan have noget at vælge imellem, når de skal have varer transporteret eller selv skal transporteres. Der-

for bygger vi veje til busser, personbiler, taxaer og lastbiler, lufthavne til kollektive og individuelle flyvninger, havne til færger og varetransporter og jernbane til passagerer og gods. Total valgfrihed kan vi ikke tilbyde. Kørekortalderen og finansieringen er nogle af de barrierer, vi alle sammen må respektere, men transportmonopol har vi altså ikke, og jeg kan ikke oplyse noget om forvaltningen af noget, der ikke eksisterer. Hvis jeg glemte ordet transportmonopol, kunne jeg give hr. Ole Donner en mere fyldestgørende redegørelse om DSB's mangeartede og vidt forgrenede virksomhed. Jeg kan dog ikke inden for taletiden give en fuldt dækkende oversigt, men jeg kan oplyse nogle hovedtræk og i øvrigt henviser til den meget fyldestgørende rapport, jeg for nylig har tilsendt Trafikudvalget, om sikkerheden og præcisionen i DSB.

DSB har i 1991 haft flere kunder end året før, idet togene sammenlignet med 1990 har transporteret lige så mange passagerer og mere gods.

På passagerområdet varierer billedet fra strækning til strækning og mellem forskellige rejsetyper. Lavere benzinpriser og en generelt faldende rejselest på længere strækninger præger naturligvis udviklingen både hos DSB og hos transportørerne i almindelighed. Den årlige trafiktælling i området øst for Storebælt viste en fremgang på 1 pct. Salget af abonnementskort viser, at der er fremgang i antallet af pendlere, og i fjerntrafikken har DSB vundet markedsandele fra indenrigsflyvninger. S-togs-trafikken vokser svagt på hverdage, men er faldende i weekenderne.

DSB's trafikudvikling i 1991 var mindre end det mål, DSB sigtede mod, men generelle fald blev der ikke tale om. Det synes jeg er vigtigt at tage med her, både når vi skal tale om kvalitet, og når vi skal se på udviklingen hos andre store transportfirmaer i Danmark og i udlandet.

Også økonomisk klarede DSB skærene i 1991. Noget gik dårligt eller dårligere end forudsat, andre ting gik bedre. De sidste var i overtal, og derfor viser de seneste regnskabsprognoser, at DSB's drift i 1991 overholdt årets bevillinger – godt og vel endda. Også personaletallet lå under bevillingerne – godt og vel endda. Dermed er nogle hovedforudsætninger i DSB's rammeaftale fortsat overholdt. Det gælder også de særlige mål for forbedring af gods- og især stykgodsøkonomien.

**[Trafikministeren]**

Det kan tilføjes, at DSB hvert år siden 1988 har brugt færre penge til driften end bevilget. I alt er der sparet 400 mio. kr. i de 4 sidste år. Man kan så stille spørgsmålet, om kvaliteten har været god nok, men med enkelte undtagelser har den dog ikke været så katastrofal, som man gang på gang kunne få indtryk af, når man læser aviserne og ser fjernsynet. Der er kunder, der i årets løb har oplevet uacceptabel service, endda flere gange, og nogle har i konsekvens heraf vendt DSB ryggen. Den situation er naturligvis uacceptabel. Der skal gøres noget ved den, og det bliver der.

Men midt i dette arbejde skal der også være plads til at glæde sig en lille smule over de lyspunkter, der også er i dag. Jeg tænker på de områder, hvor DSB har klaret sig pænt og fortsat overholder den rammeaftale og det krav til økonomien, som dette Folketings flertal har vedtaget.

I forespørgselsens tekst nævnes nogle områder inden for DSB, hvor kvaliteten har været for dårlig. Dem vender jeg tilbage til om et øjeblik, for jeg vil da lige nævne nogle områder, hvor det er gået godt eller i alt fald rimelig godt – også med kvaliteten. Det gælder DSB's 2 største biloverfarter, Storebælt og Rødby–Puttgården og hele godssektoren. Mængden stiger, navnlig transittrafikken på DanLink-ruten og stykgodsstrafikken, og trafik kvaliteten er højere end set i mange år. Stykgodssektoren har tidligere været et smertensbarn, men ser nu ud til at komme ud med et positivt dækningsbidrag.

Det gælder også den store rutebiltrafik, som DSB udfører for de andre trafiksekskaber uden for hovedstadsområdet, og så lykkedes det dog at få over 95 pct. af S-togene og ca. 83 pct. af de øvrige tog til at køre rettidigt.

S-togs-kvaliteten faldt fra 1990 til 1991, dog kun med ca. 1 pct. færre rettidige tog. Det er ikke voldsomt, men mærkbart for rigtig mange mennesker og ekstra mærkbart, fordi der var flere og længerevarende egentlige driftsstop end året før, og fordi flere af uregelmæssighederne skete i myldreiden, hvor 6 pct. upræcise tog øgedes til 8 pct.

Både de fleste S-tog og hele styresystemet har oplevet en pæn del af sin naturlige levetid og stammer fra en tid med noget mindre trafik, end vi har i dag. Derfor må vi nødvendigvis indstille os på, at en markant forbedring kun kan opnås ved en udskiftning, som af økono-

miske grunde må strække sig over en årrække. Det betyder ikke, at der ikke kan gøres noget på kortere sigt, men mere end et par procent flere rettidige tog kan desværre ikke opnås.

Om et halvt år vil ca. halvdelen af S-togsvognene være renoverede, en række eftersyn og justeringer af togene foretages nu hyppigere, udskiftningen af de ældre dele af køreledningsanlæggene påbegyndes, og eftersyn og vedligeholdelse med henblik på at forebygge signaluorden intensiveres. Det vil kun give lidt flere rettidige tog; fundamentalt er tog og styringsanlæg stadig de samme, og det kan der ikke ændres mærkbart ved på kort sigt. Der bliver dog i år afgivet ordre på de første S-tog af nye typer og de første elementer af det nye trafikdirigeringsanlæg.

Folketinget vedtog at sælge færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«, DSB gennemførte salget for en endog særdeles god pris, og jeg har med glæde bemærket, at rigsrevisorerne roste DSB for et godt gennemført salg. Jeg mener, den ros er velfortjent.

Anskaffelsen af erstatningsfærgerne »Ask« og »Urd« er det sværere at omtale rosende. Køb af brugte færger, brugte biler og brugte huse er betinget af, hvad markedet byder, en portion dygtighed og noget held. Markedet og heldet var ikke med os. Dygtigheden valgte DSB selv at håndtere ved at forny og styrke ledelsen i rederidivisionen. De nye færger sejler nu med få problemer, men det har kostet en enorm indsats, ikke mindst af færgernes besætninger, der har gjort det godt. Det er godt, der er folk, der kan og vil arbejde seriøst. Det er på den måde og ikke ved bragesnak, man løser de store problemer.

Ud over indsatsen har det kostet penge i form af ekstraudgifter og tabte indtægter at løse alle problemerne, men de 740 mio. kr., som de tidligere færger blev solgt for, er indgået på kontoen. De er ikke spist op og bliver det heller ikke, selv om der har været problemer. Det har kostet kunder, men nogle af de mistede kunder ville under alle omstændigheder være forsvundet til ruten over Storebælt, fordi denne rute er blevet kraftigt forbedret. Desuden ville et antal kunder under alle omstændigheder søge de to nye ruter mellem Kalundborg og Jylland, som var under oprettelse, da »Ask« og »Urd« blev indsat. Dermed kan jeg også konstatere, at der heller ikke er tale om monopol på denne strækning.

**[Trafikministeren]**

Der må altså under alle omstændigheder forudses mindre trafik med de nye færger. Herudover kommer et tab på grund af store driftsproblemer. Nogle af disse tab er indhentet igen, men ikke alle. Bedst er det gået på lastbilområdet, og jeg må her indskyde, at lastbilområdet er sejladsernes vigtigste økonomiske faktor.

Et problem vokser sig stort. Det kan ikke blive løst hurtigt og elegant, men det kan diskuteres. Om det nu er løst permanent, kan kun fremtiden vise, men jeg konstaterer, at der tilsyneladende er genetableret godt styr på tingene.

Helsingør-Helsingborg-ruten drives ikke længere af DSB, men af selskabet ScandLines. På begge sider er der bygget nye terminaler og havneanlæg, og dette byggeri har ikke kunnet undgå at skabe en vis gene for de rejsende. En ny færge med ny teknologi har voldt problemer og har været ramt af ét større uheld. Også her er der både i DSB og hos leverandøren arbejdet intenst med at få løst disse problemer, og de vil blive løst, hvis det ikke allerede er sket.

Med hensyn til uheds- og ulykkesproblematikken henviser jeg til den redegørelse, jeg har givet Folketingets Trafikudvalg, og den redegørelse fra DSB, som Trafikudvalget har modtaget. Heraf fremgår klart, at der arbejdes målrettet med at forbedre sikkerheden i DSB, selv om den i forhold til andre lande er meget høj. Det fremgår også af, at arbejdet har resulteret i en langsomt, men sikkert faldende ulykesfrekvens. Enkelte år falder uden for langtidstendensen, nemlig de år, hvori der er sket store uheld. Det har været positivt og negativt årene igennem, som man kan se af de statistikker, jeg har sendt over, men langtidstendensen er klar, selv om 1991 blev et meget uheldigt år.

I sommer iværksatte DSB en ny køreplan for fjern- og regionaltog. Endelig skulle vi have glæde af IC3-togene, som havde været undervejs i længere tid. At der i foråret blev leveret tog til DSB i et lavere antal og af en dårligere kvalitet end forudsat i kontrakten og aftalerne, kan man dårligt bebrejde DSB. Der er blevet pukket på både DSB og leverandørerne, men det har ikke skortet på en indsats for at finde og udbedre fejlene, og effekten heraf er heldigvis begyndt at blive synlig; navnlig de sidste halvanden måned har været meget positive.

Køreplanen skal justeres lidt, og det bliver den. Småjusteringer er gennemført her i begyndelsen af januar, men den egentlige justering kan kun gennemføres ved et ordinært køreplansskift.

Lad mig da her slå fast, at DSB i de senere måneder fuldt ud har levet op til det fastsatte rettidighedskrav til alle tog, altså også IC3. For IC3-togene er det så langt den bedste periode siden køreplansskiftet i juni 1991.

Den store køreplansændring skete samtidig med den endelige ibrugtagning af det nye reserveringssystem og helt nye regler for pladsreservering. Selve reserveringssystemet gjorde lidt knuder i starten, men kom dog hurtigt til at fungere rimeligt. Derimod var de nye regler for reservation og kundernes mulighed for at agere efter dem utilstrækkeligt gennemtænkt. Mulighederne for i praksis at foretage en reservation var alt for dårlige. Her svigtede planlægningen og nok også noget af jordforbindelsen. Der er siden i sommer sket en række lempelser af pladsreservationskravene. Yderligere lempelser vil følge, når DSB har fået et tilstrækkeligt antal togsæt. Muligheden for at bestille plads er samtidig forbedret betydeligt, og der arbejdes med yderligere forbedringer.

En god forvaltning kendes ikke på fejlfrihed, men på initiativ, forbedring, nyskabelser og ihærdighed med at rette fejl, både egne og dem, der kommer udefra. Bedømt således er DSB en ganske god forvaltning. Fejlhyppigheden spiller dog også en rolle, og den har været for stor i 1991, men ingen arbejder mere ihærdigt med at nedbringe den end medarbejderne og ledelsen i DSB. Sker det ikke, vil DSB meget vanskeligt kunne leve op til den politiske aftale om DSB, og det vil give problemer med at føre udviklingen i DSB videre i den hidtidige ånd. Det ved alle her i huset og i DSB, derfor er der heller ingen grund til at frygte, at DSB's medarbejdere og ledelse ikke skulle gøre deres yderste for at bringe DSB's gode kvalitet på fode igen.

De sidste måneder har imidlertid udvist en meget positiv tendens. Der er et stykke endnu, som kræver hårdt arbejde, men jeg vil sige, at der er gjort en fantastisk indsats, og at vi i dag er virkelig godt på vej.

### Ole Donner (FP):

I løbet af det sidste år har DSB gang på gang vist sig ude af stand til at forvalte sit transportmonopol på forsvarlig måde. Nok har man også været forfulgt af uheld, men i meget vid udstrækning er disse uheld netop kun sket, fordi man fra DSB's side har forvaltet efter tilfældighedens princip, og der findes næppe nogen navne, der er mere kendte end netop »Ask« og »Urd«. Hvilket barn har ikke hørt om de to ulykkelige færgers kamp mod uheld, inkompetence og den farlige natur?

Er der tale om morsomme elementer i det danske land eller skandaløse forhold for den danske indenrigstrafik? Spørgsmålene er mange, men det vigtigste er dog, om DSB som statsdrevet foretagende i det hele taget er i stand til at magte den opgave, det er at sikre den danske infrastruktur. I et ørige som Danmark er det for de forskellige øers befolkning af altafgørende betydning, at det er muligt at komme hurtigt, billigt og sikkert fra sted til sted. Efter DSB's skandaløse behandling af de sagesløse skatteydere og brugere bør vi overveje, om det er forsvarligt, at en så vigtig opgave varetages af et monopoliseret statsforetagende. Det skal i øvrigt i parentes bemærkes, at det er de selvsamme borgere, der over skattebilletten finansierer DSB's underskud på flere milliarder kroner.

Generelt må man konstatere, at DSB i det forløbne år gennemgående har opført sig, som om service var et fuldstændig fiktivt begreb. De nye og på forhånd højt roste IC 3-tog viste sig som de mest luksuriøst indrettede saunaer. I sommerens hede kunne man da i det mindste glæde sig over, at det ikke var lykkedes DSB at skaffe et tilstrækkeligt antal af de nye tog. Der kom nogle forsinkelser, men så kunne man for en billigere pris slippe for at komme i svedekassen.

IC 3-togene har haft utrolig mange andre problemer. Den første leverance af togene kan ikke kobles sammen med de senest leverede, afgangstider og ankomsttider kan sjældent overholdes, pladsbestillingen, som ministeren var inde på, er katastrofal. Det er nødvendigt, for at folk i det hele taget kan komme med IC 3, at man får forbedret disse pladsreservationer. Der er opstået brand med kraftig røgudvikling, fordi det er kommet bag på DSB, at bladene falder af træerne. Det var nogle af de

problemer, der har været med IC 3-togene, der igen afslører med al ønskelig tydelighed, at DSB ikke magter at planlægge og administrere sit monopol på forsvarlig måde. Efter hvad jeg har hørt, skal IC 3-togene sendes op til Sverige, så man kan se, om de kan køre i snevejr. Det synes jeg i øvrigt er en fornuftig disposition.

Vi har set adskillige eksempler på, at man ikke har kunnet få IC 3-togene over Storebælt på grund af broklapperne ved færgerne. Ældre mennesker med kufferter er stået på i f.eks. Roskilde, men har ikke kunnet nå at komme over med færgen, fordi de selv skulle transportere kufferterne om bord.

S-togstrafikken i København har været plaget af store forsinkelser både på grund af tekniske vanskeligheder som ledninger, der igen og igen falder ned på sporene, og af andre uforståelige årsager. Man bør nok overveje, om man ikke fremover skal ændre »køreplan« til »hensigtserklæring«.

DSB har en decideret transportforretning med stykgods, som ministeren også var inde på, i direkte konkurrence med private vognmænd, der har meget svært ved at klare sig i konkurrencen, fordi DSB kører for udprægede dumpingpriser. Det kan ikke lade sig gøre at få en kalkulation over dem igennem udvalget, så det kan altså ikke lykkes at få de rigtige priser frem. Der er ingen private vognmænd, der kan hamle op med sådanne priser, og det er klart, når man lader DSB-lastvognene køre over for næsten ingen penge.

1991 var havariernes år for DSB med usædvanlig mange kaj- og færgepåsejlinger. Samtidig har de mange havarier afsløret en manglende planlægning hos DSB, der dårligt har formået at uddanne skibsførere og skibspersonale tilstrækkeligt til at føre de nye færger, og beredskabet ved katastrofesituationer lader meget tilbage at ønske for færgernes vedkommende, for trods alt må man sige, at DSB har været hurtigt ude med katastrofehjælp, når det har drejet sig om togulykker, men dér har de også stor erfaring.

Uheldene med færgerne har været mangfoldige. Den 14. marts kolliderede DSB-færgen »Dronning Margrethe« med et containerskib, og uheldet skete angiveligt, fordi DSB-færgen sejlede for hurtigt i tæt tåge uden at holde udvig, og det kostede desværre et kvindeligt be-

[Ole Donner]

sætningsmedlem livet. Man udsendte ikke SOS, selv om færgen var tæt på at synke, og der gik mere end en halv time, før Søværnets Operative Kommando kunne starte eftersøgningen efter den person, der var faldet over bord.

»Ask« og »Urd«, der skulle erstatte de store færger »Peder Paars« og »Niels Klim«, blev leveret langt senere end aftalt. Den følgende tid fyldtes aviserne med historier om de to færgers manglende effektivitet. Motorkraften i færgerne var langtfra tilstrækkelig til at besejle Kattegat, de kunne ikke selv lægge til kaj, og derfor måtte der hele tiden være slæbebåde parat til at hjælpe dem. Passagererne blev inde-spærret på færgerne, når broklapperne ikke kunne komme ned, og når de endelig en gang imellem kom ned, tabte man dem med et ordentligt brag på kajen.

På grund af færgerne mange tekniske problemer, der i øvrigt meget passende kunne ses i sammenhæng med færgerne generelle discountmæssige præg, følte DSB sig nødsaget til at sætte erstatningsfærger ind fra Helsingør-Helsingborg-overfarten, og det medførte store problemer og forsinkelser for trafikken dér.

Om færgerne fra Helsingør og Helsingborg var blevet slidt ned af det hårde arbejde på Kattegat, eller om DSB rent faktisk for en gangs skyld havde planlagt nedslidningen, er vanskeligt at sige. Med vanlig sans for det passende valgte man at navngive færgen »Tycho Brahe«. I overensstemmelse med navnet fik man meget hurtigt problemer også med den færge, der for fuld kraft knaldede ind i havneanlægget i Helsingør, hvilket medførte, at nogle og halvtreds passagerer blev skadet og måtte på hospitalet. Årsagen til ulykken var angiveligt, at kaptajnen ikke havde fået tilstrækkelig uddannelse til at manøvrere med det avancerede udstyr, som mange private selskaber i øvrigt sejler udmærket med.

Men hvad er argumentet så for, at staten gennem DSB skal varetage det danske transportbehov? Som jeg ser det, er der i virkeligheden ingen holdbare argumenter for at bevare færgedriften. I sidste ende mener jeg ikke, at hele ansvaret for infrastrukturens transportservice skal bevares i offentlig regi. Der er f.eks. ingen problemer med hensyn til at bevare ruten fra Århus til Kalundborg, selv om DSB øjensynlig satser på at køre ruten fuldstændig i

sænk økonomisk, så man kan henvise til det urentable i at fortsætte med sejladsen.

Private selskaber har allerede meldt sig på banen som interesserede, og dér forsøger DSB også at lægge hindringer i vejen. Det private selskab Cittiships har haft en forrygende succes med passagerbefordring med den hurtige og behagelige hydrofoilmå, der kan klare turen Århus-Kalundborg på 1½ time, mens »Ask« og »Urd« på en god dag kan klare turen på lidt over 3 timer. Men så forsøger man at hindre private selskaber i at køre busser til København, og det er det, der beviser, at DSB forsøger at få 100 pct. monopol på så mange ruter som overhovedet muligt.

Et vigtigt argument mod det offentlige er: Hvad er det rette valg, hvis det viser sig, at den offentlige levering af de goder – som man påstår – er mere til skade for nogen, end den er til gavn for andre? Jeg er meget spændt på, om ministeren i sit næste indlæg vil svare på nogle af de spørgsmål, der er blevet stillet: om man har tænkt sig at ændre på strukturen, om man har tænkt sig at sidde overhørig, at man kommer ind i det indre marked, hvor der vil komme konkurrence udefra. Jeg mener, at ministeren skulle forsøge at svare på nogle af de spørgsmål og ikke bare tale om, at man er glad for, at de store underskud holder sig inden for de rammer, der er budgetteret med.

### Helge Mortensen (S):

1991 var ikke noget lykkeligt år for DSB – punktum. Ej heller et heldigt år – udbråbstegn.

Man kan sige om DSB, at de i det forgangne år i hvert fald har haft et overforbrug på ét område, og det er af tychobrahesdage. Man kan også sige, at DSB har en formidabel evne til at time sine beslutninger; meddelelsen om ordren til tyske værfter på »Ask« og »Urd« kom netop dagen efter, at et flertal her offentliggør en værftspakke.

Jeg vil gerne indledningsvis kommentere nogle af de ting og den kritik, som vi i sommerens løb har behandlet omkring DSB. Jeg vil derefter – og det er en imødegåelse af forespørgeren, der siger, at DSB ikke magter at drive transportpolitik – sige, at det er en opgave for DSB, at de skal drive transportpolitik, og at denne beslutning i hvert fald hviler på et meget bredt flertal i Folketinget, nemlig flertallet bag DSB-aftalen.

[Helge Mortensen]

Introduktionen af den nye køreplan K91 betød på nogle områder et kaos i forsinkelser og aflysninger. Den betød også, at de kunder, som DSB først og fremmest ud fra samfundsmæssige hensyn skal betjene, nemlig pendlere, i stor udstrækning blev ladet i stikken. Jeg synes også, det er rigtigt at sige, at DSB efterfølgende har rettet op på forsinkelserne og på transporten af pendlere.

Igangsættelsen af IC 3-togene betød indkørvanskeligheder; der er fejl i IC 3-togene, som DSB ingen lod eller del har i. Men det er vel rigtigt at sige, at man satsede hårdt, man tog en chance, og man tog en for stor chance ved introduktionen af disse nye tog.

Den største chancesejlads fandt imidlertid sted på ruten Århus-Kalundborg, og jeg vil sige, at det ikke først og fremmest er DSB, men det politiske flertal, som stod bag udskiftningen af »Peder Paars« og »Niels Klim« med »Ask« og »Urd«, som bærer hovedansvaret.

Når ministeren i sit svar henviser til, at man har fået stemplet for et godt gennemført salg, må jeg sige til ministeren, at DSB jo ikke er nogen købmandsforretning, det er et transportselskab, og hvis ministeren ser på Århus-Kalundborg-rutens tilstand netop nu, må man sige, at det ikke er nogen særlig heldig beslutning, flertallet traf, navnlig hvad angår passagertrafikken. Men generelt er denne rute så at sige nede på sokkeholderne. Vi har et løfte i Trafikudvalget om, at DSB ville sætte en markant markedsføring ind for at genskabe rutens troværdighed og kundegrundlag. Jeg efterlyser fortsat, at en sådan markedsføring med en sådan konsekvens bliver sat i værk.

Sammenfattende kan man sige om denne kritik, at det efter min opfattelse må mane til eftertanke både hos ministeren, hos generaldirektøren og hos DSB's ledelse, i hvor stor udstrækning man ønsker at flytte administrationen til Folketingets Trafikudvalg frem for at have den i DSB's Generaldirektorat og i ministeriet. Jeg tror, at disse overvejelser er gjort. Men jeg må sige, at de problemer og den kritik, der har været – både dem, jeg har nævnt, og dem, hr. Ole Donner har nævnt – i sommerens løb punkt for punkt har været grundigt behandlet i Folketingets regi, så der er ingen grund til at beslutte sig for at gøre det nu. Det har vi for længst gjort og også, som jeg har tilkendegivet, med en heldig virkning. Der er

sket forbedringer, der er sket opstramninger hos DSB.

Det, der er afgørende og vigtigt, er tilliden til, at DSB fortsat på betryggende vis kan varetage den transportopgave, de har for samfundet. Den tillid, som er vist af et flertal bag DSB-aftalen, som udløber med 1993, skal DSB fortsat have. Vi finder det helt afgørende, at DSB's rolle i fremtiden er, som den hidtil har været, men måske med øget styrke. DSB skal danne grundlaget for den danske transportpolitik også i overensstemmelse med de overvejelser, der foregår i vores nabolande og inden for hele EF. Det gælder ikke kun driften, det gælder også de investeringer på DSB-området, som DSB i fremtiden skal forvalte.

Sverige investerer milliardbeløb i jernbanenettet. Endnu mere investeres der syd for grænsen; vi skal i de kommende år matche udviklingen for jernbanen i overensstemmelse hermed, og vi vil gøre det i tillid til, at et flertal fortsat vil bakke op om denne udvikling. Det er opgaven at lade jernbanerne overtage større og større andele af transporten, både når det drejer sig om persontrafik og om gods.

Så vil jeg gerne komme med en enkelt kommentar til en af hr. Ole Donners påstande, nemlig den, at DSB kører med dumpingpriser. DSB er sat til navnlig inden for persontransportområdet at forvalte en samfundsmæssig opgave, som navnlig består i at opretholde en infrastruktur til gavn for både borgere og virksomheder og dermed for erhvervslivet. Denne opgave består også i, at man kan transportere godset i konkurrence med vognmændene, og jeg vil gerne sige til hr. Ole Donner, at når alt kommer til alt, betaler DSB en større andel til deres infrastruktur – skinnerne – end vognmændene betaler til deres infrastruktur, nemlig vejene. Det er et forhold, som vi bliver nødt til at se på i de kommende år, et forhold, som er overset i den kritik, som vognmændene og hr. Ole Donner rejser.

Der er foretaget investeringer, som har været betroet, og som fortsat skal betros DSB; lad mig nævne Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen. Elektrificering er påbegyndt, og det er vigtigt, at elektrificeringen får en sådan udvikling og sikkerhed for gennemførelse, at DSB kan holde op med at indkøbe dieseltog og udelukkende beskæftige sig med en elektrificering af området. Også S-togs-

[Helge Mortensen]

området trænger til fornyelse og til investering i den fortsatte sikkerhed og komfort for passagererne.

Socialdemokratiet vil gerne udtrykke tillid til, at vi i Danmark har et jernbaneselskab, som kan varetage disse forpligtelser, som kan leve op til disse investeringer og dermed fortsætte både ånd og bogstav i den DSB-aftale, som et bredt udsnit af Folketinget står bag. Jeg skal derfor på vegne af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, Centrum-Demokraterne, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti fremsætte følgende:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Idet Folketinget noterer sig, at DSB også i 1991 på det økonomiske område har levet op til den politiske aftale om DSB, og at der er taget skridt til stabilisering af kvaliteten, udtrykker Folketinget fortsat forventning om, at DSB præsterer den aftalebestemte forbedring af kundeservice, sikkerhed og økonomi.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 28).

**Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i debatten.

**Fischer (KF):**

DSB har, som trafikministeren understreger, ikke noget transportmonopol. Vi ønsker heller ikke nogen monopoler. Tværtimod er vi i den konservative gruppe stærkt optaget af, at vi får den størst mulige konkurrence også på trafikområdet, fordi det efter vor opfattelse er den bedste garanti for, at pris og service er den rigtige.

Det er en kendsgerning, at DSB er en offentlig institution, der har en så central placering i passagertrafikken og godstransporten, at der er en politisk grund til stadig at have en vågen og kritisk opmærksomhed rettet mod, hvordan DSB fungerer. De forhold, der kan være særlig grund til at være opmærksom på, er kvaliteten af de leverede ydelser, herunder ikke mindst service i forhold til borgerne. Det gælder prisen, det gælder sikkerheden, og det gælder en lige konkurrencesituation i forhold til andre selskaber, herunder ikke mindst til private trafik- og transportselskaber.

Da mange mennesker i deres daglige trafikbehov reelt ikke har særlig stor valgfrihed og på vej mellem hjem og arbejde er stærkt afhængige af DSB's ydelser, er der ikke mindst netop på dette område grund til løbende at have opmærksomheden rettet på, at DSB gør sit bedste for at indrette sin service, så den i videst muligt omfang tilfredsstiller netop det daglige trafikbehov, og at den udføres på en sikker og pålidelig måde. Jeg tænker også her på DSB's køreplaner, hvor der har været betydelige problemer, og hvor der ikke mindst fra de såkaldte pendlere har været rettet en ganske kraftig kritik af forholdene. Der er herefter sket en række forbedringer, men jeg vil gerne bede ministeren kommentere denne problemkreds ikke mindst for så vidt angår situationen for pendlere på Midtjylland.

I denne sammenhæng vil jeg spørge trafikministeren, om han mener, det er rimeligt, at de nye intercitytog ikke har kunnet betjene passagerer, der alene kører mellem to stationer, eksempelvis mellem Ringsted og Roskilde. Jeg vil gerne opfordre til, at DSB tager denne politik op til revision. Jeg tror, det vil kunne løse mange problemer og reducere mange menneskers daglige transporttid, når vi nu har fået disse dejlige nye tog og kapaciteten er der.

Den betydelige del af befolkningen i hovedstadsområdet, der benytter S-togene, har måttet konstatere, at driften gennem længere tid har været præget af en række uregelmæssigheder, der har betydet forsinkelser i dagligdagen, så mange alt for tit har oplevet ikke at kunne komme rettidigt til arbejde, og det har gjort den kollektive trafik mindre attraktiv. Jeg mener, der er grund til fra DSB's side at gøre en ekstra indsats for at få rettet op på dette område. Jeg tænker naturligvis på kravet om større præcision i den daglige S-togsdrift, men også på en gnidningsfri trafikkoordinering af tog og busser mellem DSB og Hovedstadsområdets Trafikselskab. Jeg vil gerne i den forbindelse høre ministerens kommentarer til den kritik, der har været af, at busser og togtider ikke har passet sammen, en kritik, der bl.a. har været rejst fra Solrød Kommunes side.

I forbindelse med S-togene finder jeg det tilfredsstillende, at antallet af togrevisor er forøget, ikke mindst fordi det giver passagererne en øget følelse af tryghed i togene. Men overgangen til automatisk billettering forskellige



[Fischer]

steder betyder omvendt, at flere stationer er uden mandskab, og det kan betyde reduceret tryghed i togene og på stationerne. Jeg mener, at der er grund til fra DSB's side at gøre en særlig indsats overalt på S-togsområdet – det gælder såvel i togene som på stationerne og især på de tidspunkter, hvor passagertallet er lavt – for at modvirke uro og give passagererne den bedst mulige grund til at føle tryghed ved benyttelse af S-togene.

Vi skal således hele tiden have søgelyset rettet mod fejl og mangler hos DSB. Men det skal ikke være kritik det hele, der skal også udtrykkes anerkendelse af de opnåede resultater og af medarbejdernes indsats. Og det er mit indtryk, at set i international sammenhæng hæver DSB sig blandt de bedste.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FP):**

Nu gentog den konservative ordfører, hr. Fischer, det synspunkt, som også ministeren fremsatte, nemlig at DSB ikke har nogen som helst former for monopol. Jeg vil gerne bede hr. Fischer om fra Folketingets talerstol at fortælle Folketinget og undertegnede, hvordan jeg skal forholde mig, hvis jeg f.eks. ønsker at starte driften af en togforbindelse mellem Århus og Ålborg og ønsker at betale en leje for at køre på statens skinner. Er det da ikke korrekt, at DSB kort og præcist kan nedlægge veto, så det ikke kan lade sig gøre? Og er det så ikke et monopol, man har på at køre den strækning?

Eller hvis jeg i stedet ønsker at starte en rutebilrute. Jeg får afslag på at starte en togrute, og så ønsker jeg i stedet at starte en rutebilrute mellem Århus og eksempelvis Ålborg. Er det ikke korrekt, at DSB sidder i samtlige de organer, hvor disse rutebilladninger bliver givet, og kan nedlægge veto med en mere eller mindre tilfældig argumentation om, at efter deres vurdering er der ikke et transportbehov, således at eksempelvis hr. Behnke kan starte en rute? Er hr. Fischer ikke enig med mig i, at det netop er i de situationer, DSB misbruger sit monopol til at forhindre en god og sund konkurrence?

Lad os tage fægeområdet. Er det ikke korrekt, at hvis jeg ønsker at starte en ny færgerute på en af de strækninger, hvor DSB i forvejen sejler, så er det ikke nok, at jeg betaler den nødvendige havneafgift, og at havnene i eks-

empelvis Århus og Kalundborg udtrykker deres sympati for, at jeg kan sejle mellem de to havne, men at det lige præcis også i den situation vil være DSB, der kan nedlægge veto og dermed har monopol?

(Kort bemærkning).

**Fischer (KF):**

Jeg er sikker på, at hvis tiden havde tilladt det, havde hr. Kim Behnke kunnet stille endnu flere spørgsmål. Men faktum er jo, at denne forespørgsel drejer sig om DSB's transportmonopol, og som vi alle herinde ved, er der ikke tale om et transportmonopol, men vi forholder os til de forskellige spørgsmål, der er stillet her.

Lad mig tage jernbaneanrådet. Det kan ikke være ukendt for Fremskridtspartiet, at her er der tale om en historisk situation; der ligger faktisk nogle jernbaneskiner. Jeg går ud fra, at Fremskridtspartiet ikke anbefaler, at man skal anlægge parallelle jernbaneskiner. Det eksperiment har man vist gjort i USA i tidernes morgen, og det faldt ikke særlig godt ud. Jeg synes, at de forskellige ordførere har indtaget fornuftige holdninger til den transportsituation, vi har i Danmark i dag, og netop har udtrykt, at der er grund til at se ekstra kritisk på situationen de steder, hvor DSB er særlig centralt placeret. Og så skal vi ikke gå ind i det dér formalistiske pindehuggeri, som hr. Kim Behnke lægger op til.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FP):**

Jeg vil huske, og jeg vil fremover citere hr. Fischer for, at det bare er pindehuggeri. Hvert eneste år er der i hundredvis af vognmænd, som har projekter og ønsker, men som hver eneste gang får nej af de besiddende magthavere, dem, der sidder på ruterne, dem, der ingen konkurrence ønsker. I hovedparten af disse tilfælde er DSB involveret i at give nej.

Og så bør hr. Fischer høre efter, hvad der bliver sagt. Jeg talte netop ikke om, at staten eller andre skulle til at anlægge parallelskiner, jeg talte om, at jeg ønskede at benytte jernbanestrækningen f.eks. fra Århus til Ålborg mod at betale en afgift.

Jeg glæder mig over, at hr. Fischer altså underbyggede min argumentation ved at bekræf-

[Kim Behnke]

te, at DSB har monopol på enkeltstrækninger. Men det interesserer ikke hr. Fischer. Det, der interesserer hr. Fischer, er, om man overordnet og ud fra en historisk betragtning mener, at DSB skal have lov til at gebærde sig, som de gør i øjeblikket. Det, der interesserer os, er de enkelte strækninger, og dér har DSB et monopol, og det misbruger de. Tak, fordi hr. Fischer bekræftede det!

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg synes såmænd, man lige så godt kan vedgå, at der helt naturligt er tale om en art monopol eller monopollignende tilstande, præcis som der er det f.eks. på telefonens område. Der er da ikke noget forkert i det, det ville være tåbeligt at gøre det anderledes. For hvis andre ønskede at opnå koncessioner af lignende art – vi kan også tage brevombæringen – ville en sådan koncession jo ikke kun medføre rettigheder uanset betaling af leje, men også pligter, og eftersom DSB ligesom P&T har pligt til at betjene alle egne af landet – som jeg plejer at sige: også at bringe gods og passagerer og breve fra Ringkøbing til Saksøbing, fra Nykøbing Mors til Nykøbing Falster og fra Rømø til Rønne – så er der nok ingen, der vil interessere sig for på disse hårde vilkår at få lov til at konkurrere. Det, man vil, og det, hr. Kim Behnke taler for, er, at nogle kan få lov til at transportere breve, gods eller passagerer fra København via Roskilde og Odense til Århus, Ålborg osv. osv. ad hovedruterne og lade samfundet klare resten med det underskud, det så skal give.

Jeg vil sige til hr. Fischer: Bryd ikke sammen, der er selvfølgelig tale om koncession, som giver en art monopol, det kan vi lige så godt sige rent ud, og det er fornuftigt, at samfundet indretter det på den måde, og der er ingen, der er undertrykt, og ingens interesser er undertrykt derved. Tværtimod er der tale om en solidaritet i transporten i Danmark, som er nødvendig i ethvert land.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Af frygt for at blive beskyldt for formalistisk pindehuggeri af hr. Fischer skal jeg indskrænke mig til at stille spørgsmålet ret kontant. Hr.

Fischer spurgte, om Fremskridtspartiet ønskede at anlægge private skinner ved siden af dem, der allerede var der, for at kunne benytte skinnerne til tog. Det var ikke det, vi ville, men jeg vil gerne gøre hr. Fischer opmærksom på, at foruden, at der ligger nogle skinner, så ligger der også nogle veje, og disse veje bliver benyttet af både det offentlige og de private, og det går jeg ud fra at hr. Fischer ikke vil lave om på.

(Kort bemærkning).

**Fischer (KF):**

Jamen hr. Kim Behnke, jeg vil da sige, at jeg ville være taknemlig for at blive citeret korrekt fremover, og jeg nævnte netop i min tale, at vi skulle være særlig opmærksomme på en lige konkurrencesituation i forhold til andre selskaber, herunder ikke mindst private trafik- og transportselskaber; det er det, Det Konservative Folkeparti arbejder for.

Jeg må i den sammenhæng henvise til, at der jo gives en lang række tilladelser, også til fjernruter, på persontrafikområdet til private selskaber, der opererer i konkurrence med DSB. Og med hensyn til godstransporten er det jo en kendsgerning, at vel over 90 pct. af godsmængden her i landet transporteres af private selskaber. Så konkurrencen fungerer altså også på det område.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FP):**

Havde hr. Fischer nu været smart, så havde hr. Fischer afvist mit indlæg med at fortælle, at den konservative trafikminister i EF-sammenhæng har valgt at acceptere, at fra den 1. januar 1993 kan Deutsche Bundesbahn med sine tog køre igennem til Frederikshavn og DSB's IC 3-tog køre igennem til Milano, fordi det er en del af EF-samarbejdet. Men læg mærke til, at det ikke er et spørgsmål om, at vi her i landet vælger at liberalisere; nej, vi bliver mere eller mindre, føler nogle, tvunget til det af EF, og det synes vi er en underlig fremgangsmåde.

Hvis hr. Fischer havde brugt det argument, synes jeg, det havde været flot. I stedet fortæller hr. Fischer, at der er nogle enkelte vognmænd, som indimellem får lov til at køre på nogle busruter. Jamen hr. Fischer, der er tifold flere vognmænd, der får afslag, og det gør de, fordi staten misbruger sin ret til at nægte dem at køre mellem forskellige destinationer.

**Trafikministeren (Ikast):**

Nu var hr. Kim Behnke så venlig at trække mig ind i debatten her, og så vil jeg gerne, at han citerer mig rigtigt for det, jeg har lavet nede i EF. For det er ikke kun Deutsche Bundesbahn, der må køre på DSB's strækninger. Det er også DSB, der må køre på alle de øvrige internationale strækninger, dog under hensyntagen til national sikkerhed, således at der er co-pilot med og man kan overholde de sikkerhedsregler, der er for jernbanens drift i det enkelte land. Dermed åbnes der også for konkurrence.

Men hvis jeg hørte rigtigt, spurgte hr. Kim Behnke, om han i dag kunne få lov til at køre strækningen Ålborg-København. Det ville hr. Kim Behnke aldrig kunne få. Efter 1993 ville han kunne få en tilladelse, såfremt han kunne præstere en sikkerhed, som gælder for danske jernbaner, og materiellet er godkendt. Også personellet skal være godkendt til at kunne køre efter sikkerhedsbestemmelserne, og endvidere skal der være en co-pilot i en sådan situation. Og det gælder i samtlige EF-lande. Dermed kan hr. Kim Behnke se frem til at drive stordrift på jernbaner, hvis han opfylder betingelserne. Men det er givet, at det er den største fordel for DSB.

Vi er et lille land, hvor ikke ret mange af de store lande har interesse i at køre, men vi har så sandelig interesse i at komme til at køre både i Tyskland, i Holland, i Frankrig, i Spanien, i Italien og med tiden nok også andre steder. Derfor er det en meget stor fordel for et lille land at få lavet en sådan aftale.

I øvrigt vil jeg gerne sige til hr. Kim Behnke, at jeg undrer mig over, at der skulle gå så mange år fra, at man forlod det nationale jernbanesystem, til, at vi fik et koordineret EF-jernbanesystem. Nu har startskuddet lydt.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg kan forstå på ministeren, at der fra 1993 bliver stillet særlige krav til sikkerhed og til dygtighed for at kunne køre på det danske skinnenet. Det må jo så betyde, at DSB er i fare for at miste deres monopol til den tid.

Desuden udtrykker ministeren stor glæde over, at det nu bliver muligt for Danmark at komme til at køre i Tyskland og Holland og Frankrig og alle mulige andre steder.

Det forstår jeg simpelt hen ikke at man kan sige fra konservativ side. Når DSB kører med så stort et underskud, som de gør i øjeblikket, kan det da ikke være nogen fordel, at de skal ud at køre i det store Europa og dermed få endnu større underskud.

**Helge Sander (V):**

Først og fremmest tak til trafikministeren for besvarelsen!

Der er grund til at komplimentere DSB, og det gjorde ministeren. Men der er også grund til at hæve røsten med kritiske bemærkninger, og det gjorde ministeren også.

Jeg synes, det er væsentligt på positivsiden at understrege det fundamentale, nemlig at DSB har overholdt den økonomiske ramme, og at også personaleforholdene inden for den store organisation er inden for rammeaftalen.

Det er i hvert fald nogle væsentlige, fundamentale forhold, men det ændrer selvfølgelig ikke det forhold, som allerede er blevet nævnt herfra, nemlig at produktsiden ikke giver anledning til at klappe i hænderne – i hvert fald ikke på alle områder.

Jeg ved, at der er strammet op, og at der er foregået en genopretning på en række områder siden november måned, og effekten er heller ikke udeblevet. Men jeg vil også nok sige, at der skal ikke særlig store skæverter til, før det bliver slået stort op i disse dage.

Jeg kan ikke lade være med at hæfte mig ved IC3, som jeg indiskutabelt mener er et særdeles godt og rigtigt produkt, som ikke alene DSB, men stort set alle danskere vil få megen glæde af i fremtiden. Der har ubestrideligt været startvanskeligheder, men de er heller ikke blevet underdrevet. Det bliver de heller ikke i dag, når hr. Ole Donner taler om, at det ligefrem er en sauna, fordi der måske en enkelt dag eller to har været problemer med varmen.

Men det, jeg synes der er grund til at sige i forbindelse med IC3-lanceringen, er, at der her er forekommet nogle ganske uacceptable forhold, fordi man nok har taget munden for fuld.

Sammen med IC3-lanceringen har man sidste sommer indført en ny omfattende køreplan og taget et nyt reserveringssystem og nye regler for pladsreserveringen i brug. I en så stor organisation, der er så omfattende, hvor der er involveret så mange mennesker og så megen teknik, er det for stor en mundfuld. Man magtede

[Helge Sander]

det ikke, og det burde man nok have forudset, selv om jeg ved, at det altid er lettest at se i bakspejlet.

Hvad angår præcisionen, ser DSB's egne statistikker jo udmærkede ud, og med de kriterier, man stiller op, betvivler jeg heller ikke rigtigheden af dem. Men jeg må desværre sige, at når man hævder, at 95 pct. af S-togene kører til tiden, er det altså de sidste 5 pct., som jeg gang på gang møder.

Jeg ved også, at DSB erkender, at det ikke er godt nok. Det er en uacceptabel service, for selv de små procenter, der kan være tale om her, rammer mange mennesker lige akkurat på det tidspunkt, hvor man skal nå frem til arbejdet på den fastsatte tid. Derfor er det så sårbart et område, vi her taler om.

1991 var et uheldigt år. Der var egne fejl, og der var også fejl, der kom udefra. Hvad angår fejlene udefra, skal alle fejl, uheld og ulykker selvfølgelig beklages, og der kan ikke gøres nok for at undgå dem. Men vi må selvfølgelig ikke se bort fra, at sådanne fejl desværre ikke kan undgås, hverken inden for tog, fly, personbiler, knallerter eller motorcykler osv., både i Danmark og i alle mulige andre lande.

Men det, jeg synes vi bør sige i dag – og det er også blevet sagt herfra – er, at vi må kræve forbedrede forhold i de tilfælde, hvor der er tale om sjusk, hvor det drejer sig om forhold, som man burde have taget højde for. Og det både håber og tror vi også vil blive tilfældet, som det også er indeholdt i den dagsorden, hr. Helge Mortensen allerede har oplæst herfra.

Nu er ordet monopol blevet brugt flittigt under debatten og i selve teksten. Det vil jeg også gerne tage fat på under en lidt anden synsvinkel end trafikministeren og hr. Ole Donner.

Infrastrukturen og selve jernbanedriften hører naturligt sammen, men der er en række ikkekerneaktiviteter, hvis organisation jeg føler vi bør overveje nøje. Inden næste rammeaftale bør vi nok overveje, hvorvidt disse aktiviteter skal finde sted i fuldstændig selvstændige aktieselskaber eller i en anden eller mere vidtrækkende regnskabsmæssig opdeling eller måske som en tredje mulighed – med små justeringer – forblive, som det er i dag.

Ikkekerneaktiviteterne optræder jo forskelligt i dag, og i Venstre har vi diskuteret, om områder som rutebiltjenesten, godssektoren, rejsebureauvirksomheden og måske rederiet er

områder, der er mere eller mindre grydeklare til udskillelse.

Et andet område er statsforpagtningsaktiviteterne, hvor det er privatejede aktieselskaber med visse bindinger i forpagtningsaftalerne. Her er det jo ikke blot et spørgsmål om en anden form for organisation, om adskillelse, men vi føler også, at det er et spørgsmål, om der hersker tidssvarende forhold. Jeg taler selvfølgelig om DSB's færgerestauranter, DSB's restauranter og kiosker og endelig Transmedia, reklamepladsbestillingsselskabet.

Hvad angår restauranterne, kioskerne og Transmedia, er der nok ikke de store problemer. Der finder et øget salg sted i restauranterne og kioskerne. Der er ikke tvivl om, at vi får flere passagerer, så der vil nok kun være positive forhold. Og hvad angår marketing og reklame, er jeg overbevist om, at det også i fremtiden vil være et omfattende område, selv om en del går til radio og tv i disse år.

Men når det gælder færgerestauranterne, er det nok fristende at sige, at fremtiden for disses aktiviteter måske i højere grad ligger uden for DSB. Med det, vi bygger i disse år, bliver der færre færger og dermed færre passagerer, og der bliver mindre toldfrit salg på grund af de ændrede skatte- og afgiftsforhold i relation til EF, og da der ikke må investeres på dette område uden en nærmere aftale med DSB – hvad der kan være mange gode grunde til – mener jeg nok, at der er et område, vi bør sætte yderligere fokus på.

Disse betragtninger kan gøres ud fra mere overordnede organisatoriske og politiske overvejelser, men når det bliver nævnt herfra, er det, fordi vi i Venstre for fleres vedkommende rundt omkring har oplevet en række mennesker, som møder disse forskellige DSB-aktiviteter i et skævt konkurrenceforhold. Sådant bliver det i hvert fald fremstillet. Jeg ved godt, at det kan være en billig måde f.eks. at komme ud af en licitation på, hvor man har tabt, men det ændrer ikke, at vi meget gerne vil tale om disse forhold ikke i dag, men gerne når vi skal begynde at forberede os til en ny rammeaftale.

Til slut vil jeg gerne lige nævne et par punkter, som jeg også synes skal med i helhedsbilledet af DSB. EF og de nye tiltag, der sker her, blev jo nævnt under de korte bemærkninger. Jeg kan kun tilslutte mig det synspunkt, at det er en fordel, at vi med det voksende EF-samar-

[Helge Sander]

bejde får en åbning i relation til de andre lændes infrastruktur. Som en randstat, som et lille land, må det være en fordel, og jeg har min store tiltro til, at vi vil udnytte det, ikke mindst fordi vi er så heldige i disse år at have DSB's generaldirektør, Peter Langager, i spidsen for de europæiske jernbaner.

Et eksempel på, at det gælder – og det er måske mere henvendt til hr. Ole Donner – er, at det rent forretningsmæssigt selvfølgelig er en klar fordel at transportere godset 1.000 km i stedet for 200 km. Et tiltag i den retning har vi jo allerede set, idet DSB, så vidt jeg har forstået, har indført direkte tog til Italien vist allerede her fra årsskiftet – ikke mindre end 9 stk. Det synes jeg er en udvikling, som vi må se meget positivt på.

Hvis vi går fra det store EF, vil jeg også gerne nævne i det små, at man er i fuld gang med at oprette stationsråd rundt omkring i de større stationsbyer. Det mener jeg er et meget vigtigt tiltag for at sikre et lokalt engagement, sørge for, at man får koordineret de forskellige tiltag, som kommer ovenfra, ude i lokalområdet. En jernbanestation er jo i dag noget andet, end den var for år tilbage.

Endelig elektrificeringen. Også tak for den aftale, som trafikministeren fik indgået, således at vi nu får den gennemført gennem hele landet, helt til Padborg! Vi håber, det kun er begyndelsen; vi må af hensyn til mange interesser fortsætte denne udbygning. Det eneste, jeg måske kan undre mig over her – og det kan vi måske få et svar fra trafikministeren om – er, at der allerede er småproblemer med hensyn til, om IC3-togene kan fungere både på de danske og på de udenlandske skinner.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Det, der bringer mig herop, er hr. Helge Sanders bemærkning om, at det er billigere at transportere gods 1.000 km end 200 km. Det er en påstand, som jo ikke altid er helt rigtig. Jeg går ud fra, at hr. Helge Sander er enig med mig i, at underskuddet ved at køre med 400 km f.eks. 1.000 km bliver større, end hvis man kun skal køre 200 km med det.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

Både i den private sektor og i den offentlige sektor er det en bedre forretning.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil bede hr. Helge Sander om at dokumentere her, hvilken god forretning der er i at køre 800 km ekstra med 500 kg gods.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

Jeg står og tænker på, hvor det nærmeste sted er, man kan få en merkonomuddannelse, men formoder, at hr. Ole Donner også går ud fra, at DSB kalkulerer anderledes, hvis man kører 200 km, end hvis man kører 800 km. Jeg synes, det næsten er for primitivt til at bruge mere af Tingets tid på, men vi kan gerne tage en time her i sideloaleet.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Hr. Helge Sander ledte efter uddannelsesinstitutioner, men jeg troede egentlig, han var færdiguddannet.

Men det, der bringer mig herop, er, at man ikke bare kan påstå, at det er billigere at køre 1.000 km med gods, end det er at køre 200 km. Hvis vi skal ind på, hvordan DSB kalkulerer, kan jeg nævne mange eksempler på, at det er for dyrt. Når de eksempelvis med hensyn til stykgods underbyder de private vognmænd og derefter sejler gratis med færgerne for at kunne konkurrere, synes jeg i hvert fald ikke, det er særlig rimeligt.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

I relation til mit første svar forstår jeg overhovedet ikke, hvad hr. Ole Donner taler om, og det tvivler jeg på at der er andre der gør. Jeg taler om det ud fra et forretningsmæssigt synspunkt. Og jeg agter ikke at komme op igen, hvis sagen fortsætter med samme spørgsmål.

**Formanden:**

Tak! Jeg giver ordet til hr. Ole Donner for en afsluttende kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg tror vi godt, kan blive enige, hvis hr. Helge Sander dermed mener, at DSB skal begynde at kalkulere på forretningsmæssig vis.

**Riishøj (SF):**

Det er jo tydeligt nok, at en del af debatten her er en udløber af problemerne under sommerens hedebløge med IC3-togene og alle de andre episoder, men der er jo også sådan nogle mere principielle spørgsmål.

Noget af det har noget at gøre med ideologi. Fremskridtspartiet kan ikke lide offentlige selskaber. Man kan ikke lide et offentligt selskab som DSB, fordi det er offentligt. Var det selskab privat og havde de samme problemer, ville vi formodentlig ikke have den debat, vi har i dag.

Det, vi diskuterer, minder jo lidt om de diskussioner, man har sådan med DONG og med Mærsk Mc-Kinney Møller og A.P. Møller. Når det gælder Nordsøen, har A.P. Møller jo et monopol, en eneret til et stort område, som Fremskridtspartiet har forsvaret med næb og kløer, frem til år 2012 med minimumspriser, der umuliggør, at man kan få underskud i koncernen. Skal andre ind på de områder, enten det er private eller offentlige, er Fremskridtspartiet klart imod – det skal have det monopol. Der er altså ingen problemer, det er et privat selskab, og det kører også på mange måder effektivt. Det forstår også at forhandle hårdt og effektivt, og dér støtter Fremskridtspartiet det jo klart over for staten. Men når vi svinger om og har et offentligt selskab, som har visse privilegier, men ikke et monopol, så er den jo helt gal, uanset hvordan det går. Og det har noget at gøre med det ideologiske.

Det andet, jeg også synes er lidt af et problem for Fremskridtspartiet at forklare, er, at man behandler sådan noget som transport og energi som det at producere tandpasta. Det er noget, man spytter ud: Man opretter en gasledning, og man tager et skinnelegeme, og så er der fri konkurrence ligesom for tandpasta, sæbepulver og andet! Men den måde er der jo ikke noget som helst hverken privat eller offentligt selskab i noget samfund som kan indrette en transport- og en infrastruktursektor på. Det er langsigtede milliardinvesteringer, og man må have visse reguleringer uanset ejerforholdet. Denne primitive markeds mekanisme

inden for sådan noget som energi og transport og infrastruktur, som ikke kan fungere, prøver Fremskridtspartiet at bilde os ind at man kan have.

Det har først og fremmest noget at gøre med, at man ikke kan lide offentlige selskaber i det hele taget. Og det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi også mener, at DSB har gjort fejl. Nogle af de fejl, der er begået, har vi været skyld i herinde – salget af de to Kalundborgfærger er jo en af dem – og det er heller ikke, når det ikke gælder egne fejl i DSB, deres skyld, hvis der er produktionsfejl på den fabrik, hvor IC3-togene fremstilles. Det er vel ikke en fejl, man udelukkende kan klandre DSB for.

Men der er bestemt også egne fejl, og det er der også i nogle private transportforetagender. »Scandinavian Star« havde vel begået en ret grov fejl. Vognmandsruten er da løbende oppe at vende problemer omkring sine forhold. Der er private busser, som øjensynlig ikke overholder hviletidsbestemmelserne og kører galt i udlandet. De er ikke offentlige foretagender, men de begår også fejl. Så det at begå fejl er, som flere ordførere har nævnt, vel ikke noget, der kan undgås, men det, der skal sikres, er, at fejlene rettes op. Og når det gælder et offentligt foretagende som DSB, må det vel også være vigtigt, at vi herindefra giver dem nogle arbejdsbetingelser, der gør det muligt at rette op på fejlene.

Det er også af flere ordførere nævnt, at DSB jo ikke har et monopol. Man har nogle reguleringer, som ethvert samfund må foretage inden for transportområdet uanset ejerforholdene. Os bekendt er det eneste sted, hvor man har et monopol, på Esbjerg–Fanø-ruten, men det er vel ikke den, vi diskuterer i dag. Andre steder er der ikke et monopol. Man har nogle reguleringer. DSB er der, har nogle rettigheder, men andre kan også gå ind. For så vidt angår Storebælt sejler Vognmandsruten jo side om side med DSB. På Århus–Kalundborg er der Citti-ships, og der sejler også alle mulige andre selskaber. Jeg kan forstå på hr. Ole Donner, at man så vil have DSB ud – de skal slet ikke være der, for de andre er der. I det hele taget gælder det, at DSB på godsområdet kun har en markedsandel på 20 pct. Dem vil man helt fjerne ved at give private vognmænd hele markedet. Det er vel det, der ligger bag, at man slet

[Riishøj]

ikke vil have, at DSB skal have nogen som helst konkurrencesituation på det marked.

Når det gælder persontrafikområdet, ved vi, at der er private buslinjer, som kører side om side med DSB fra Århus, Ålborg osv. Vi kender dem alle sammen. Så det er jo forkert at sige, at der er et monopol. Der er ikke et monopol, der er nogle reguleringer. Og man kan næsten diskutere, om det ikke er ved at gå for vidt, det, at man hugger godbidderne inden for DSB's område, altså at private kan gå ind uden at have de infrastrukturmålinger, som DSB har, og så overlade, som hr. Arne Melchior var inde på, DSB de dårligste, under-skudsgivende foretagender. Det er selvfølgelig et mål for især Fremskridtspartiet, men vel også mere eller mindre et mål for visse andre partier her i Folketinget.

Der henvises til aftalen mellem flere partier herinde om DSB fra sidste år. Det er ikke en aftale, SF har del i, og vi havde også en række kritiske punkter til den. Derfor kan vi ikke stemme for, men vil undlade at stemme til den dagsorden, der er foreslået. Det er klart, at de aftaler, der indgås i øjeblikket for DSB – ud over hvad der ellers måtte være – selvfølgelig har forbindelse med aftalen om Storebælt. Og netop de forsinkelser, vi er vidne til nu, får jo store konsekvenser for DSB's økonomi. Den aftale har vi altså ikke haft del i.

Vi har også haft kritiske synspunkter, når det gælder fyringer i forbindelse med aftalen om personalepolitikken, og kan heller ikke af den grund støtte dagsordenen, men kan heller ikke stemme imod den, fordi vi naturligvis ikke vil være i selskab med Fremskridtspartiet, når det gælder DSB. Og de støtteforanstaltninger, der dog ligger i aftalen, kan vi naturligvis ikke vende os imod. Af den grund undlader vi at stemme.

Men konklusionen for vores vedkommende er, at vi vil arbejde for, at DSB, også når EF's indre marked for alvor får betydning for transportområdet i Danmark, er i en gunstig international konkurrencesituation. Så får vi altså konkurrence, men i allerhøjeste grad en reguleret konkurrence, som der må være tale om med den type investeringer og den type serviceydelser, der er tale om her. Vi vil jo ikke opleve efter EF's indre marked, at man får en konkurrence, der ligner konkurrencen inden for vareproduktion. Man får en reguleret kon-

kurrence, hvor nationale selskaber i forskellige lande får adgang til hinandens infrastruktur. Det samme vil vi opleve inden for andre infrastrukturområder. I alle tilfælde vil der være tale om, at de nationale politikker jo er udgangspunktet, men at man opnår en internationalisering. Det vil på nogle områder volde problemer. Men når det gælder transportområdet, er det jo i sagens natur et internationaliseret område. Og der er naturligvis store fordele forbundet med det både servicemæssigt og økonomisk, hvis konkurrencen virker serviceforbedrende, og hvis danske selskaber – og det vil først og fremmest sige DSB – kender deres besøgelsestid, men det kræver også, at vi giver DSB de økonomiske forudsætninger, der skal til for at kunne konkurrere på det europæiske marked på transportområdet.

Med disse bemærkninger vil vi altså naturligvis afvise Fremskridtspartiets hele hensigt med forespørgslen, idet partiet åbenbart har valgt ikke at fremsætte et dagsordensforslag, og som sagt undlade at stemme i forbindelse med det foreliggende dagsordensforslag.

**Kim Behnke (FP):**

På et enkelt punkt har hr. Riishøj ret, nemlig at spørgsmålet om DSB og den måde, Folketinget igennem de sidste mange år har reageret på i forhold til DSB, i allerhøjeste grad har været præget af ideologi. Der er jo det, man kalder et bredt flertal, et stort flertal, her i Folketinget, som slet ikke lægger skjul på, at privatbilisme efter dets mening er af det onde, kollektiv trafik af det gode. Og det afspejler sig jo bl.a. i den førte politik vedrørende afgifterne på brændstoffer. Således har vi inden for det seneste års tid givet særlig favorable vilkår for DSB, når det gælder køb af dieselolie både til deres rutebiler og til deres tog osv.

Så hr. Riishøj har ret: Folketingets flertal handler ideologisk, når det gælder DSB. Man vil på alle punkter sikre sig, at man kan opretholde dette statsforetagende, vel at mærke på trods af, at der på en lang række punkter slet ikke er sagligt belæg for det.

Det, der jo kan være ganske nyttigt, er nøgternt at analysere den måde, DSB egentlig arbejder på. Vi har af ministeren fået at vide, at han glæder sig over den lille smule lyspunkter, der er vedrørende DSB. Nu synes vi ærlig talt, at det ville være formålstjenligt, om et parla-

[Klim Behnke]

ment som Folketinget, når det gælder et milliardforetagende, der oven i købet giver et næsten 4 mia. kr. stort underskud, kunne glæde sig over andet og mere end en lille smule lyspunkter. Ministeren sagde også, at den gode kvalitet er ved at komme på fode igen – underforstået, at den altså ikke har været der igen et stykke tid. Det kan vi så se frem til og håbe på at ministeren får ret i. Men al historisk sammenpresning af det, der er sket de sidste mange år – og jeg tænker ikke kun på 1991, som mange andre ordførere har udnævnt til at være DSB's store uheldsår; nej, vi kan gå længere tilbage – viser, at der har været konstante problemer i forbindelse med DSB.

Dér, hvor vi mener at flertallet her i huset handler fuldstændig dogmatisk og ideologisk ensopret, er, at man fuldstændig nægter at tage en diskussion om, hvorvidt det egentlig er hensigtsmæssigt, at vi bare bliver ved med at udstede den store underskudscheck til DSB, samtidig med at det, vi egentlig får for pengene, er meget kritisabelt – ja tit direkte ubrugeligt.

Hr. Riishøj var inde på, at private jo også kan begå fejl og have problemer. Jo tak, men forskellen er den, at der ikke er nogen private virksomheder, der kommer og henter 3,9 mia. kr. i underskudsdekning i statskassen, og at der ikke er nogen private virksomheder, som har et folketingsflertals protektionisme hængende som sikkerhedsnet under alle aktiviteter. Og det er det, der gør, at man i de private virksomheder har en fejlfrekvens, der er langt lavere. Dér ved de ansatte, at hvis de ikke gør deres arbejde godt nok, har de ikke længere det arbejde.

Med den signaleffekt, der er i det, ministeren siger her i dag, er der da ikke noget at sige til, at der ikke er nogen DSB-medarbejdere, der gider gøre en ekstra indsats i morgen, for ministeren brugte sin tale til stort set bare at sige: Hvor gør I det godt, og tak for det! På trods af, at alt vedrørende DSB for 1991 er en hamrende fiasko på alle områder! Ministeren er så glad for, at medarbejderne har gjort det så godt og har arbejdet seriøst. Men det har de jo netop ikke gjort. Jeg ved godt, at der er nogle rederichefer, der har haft røde øren og har haft problemer, men ikke desto mindre er der en lang række medarbejdere, som, hvis der havde været tale om en privat virksomhed, i dag havde været blandt de 300.000 arbejdsløse.

Hvis vi skal starte fra en ende af, er det, der har været diskuteret mest her i dag – og det er der jo gode grunde til – spørgsmålet om DSB's færgedrift og i den forbindelse Århus–Kalundborg-ruten. Og mange ordførere har nærmest gjort spørgsmålet om »Ask« og »Urd« til deres vigtigste argument. Men det må skyldes, at folketingsmedlemmers erindring er meget kort, for nøjagtig de samme glemte jo at fortælle, at dengang superfærgerne blev indsat – der er måske ingen, der endnu kan huske, hvad de hed, men de hed »Niels Klim« og »Peder Paars« – var det en tilsvarende skandale. Da virkede det jo heller ikke. De sejlede ind i havneanlæggene og ødelagde dem både i Kalundborg og i Århus. Tingene fungerede ikke osv. Også dengang blev forholdene først normaliseret efter lang tid, så der er nærmest tradition for, at ligegyldigt hvad DSB beskæftiger sig med, så fungerer det aldrig fra starten.

I den forbindelse kunne jeg godt tænke mig, om ministeren bare inden for de sidste fem år af DSB's aktiviteter kan give ét eller – hvis det kan lade sig gøre – to eksempler på nogle nye ting, DSB har sat i værk, som har virket fra første færd. Det tror jeg nemlig ikke der findes eksempler på.

Og dermed er vi ovre i spørgsmålet om, hvorvidt DSB's samlede varetagelse af deres arbejde er acceptabel.

Det er blevet sagt, at det var det politiske flertals skyld, at det gik galt med »Ask« og »Urd«. Nu er det jo ikke folketingspolitikerne, der har bestemt, hvor mange hestekræfter motoren skulle have i færgerne; det er ikke folketingspolitikerne, der har bestemt, at man skulle bruge et udueligt værft i Polen; det var ikke folketingsmedlemmerne, der bestemte, at man skulle entrere med den pågældende sælger. Det var alt sammen noget, der skete på DSB's anbefalinger og efter DSB's undersøgelser. Det, det politiske flertal tog stilling til, var en anbefaling fra DSB, og det viste sig endnu en gang, at det skulle man ikke have gjort, for DSB havde ikke undersøgt tingene grundigt nok.

Så siger Socialdemokratiets ordfører i dag, at DSB har lovet, at man vil iværksætte en markant markedsføring af Århus–Kalundborg-ruten for at få kunderne tilbage. Hvem kommer til at betale en markant markedsføring? Det gør skatteyderne. Hvilken interesse



[Klim Behnke]

har skatteyderne i, at den rute i DSB-regi skal have en markant fremgang igen? De har ingen interesse i det. Kunderne var nemlig sikre på, at mens DSB-systemet brød totalt sammen og lod folk i stikken, hængende ude på Kattegat i mange, mange timer – og senere med mærkelige specialtransporter søgte at få bilerne hjem osv. osv. – mens alle de ting brød sammen, hvem var det så, der sørgede for, at infrastrukturen virkede på Kattegat? Det var de private ruter Grenå–Hundreded, Ebeltoft–Odden, Kalundborg–Juelsminde og senere også passagertrafikruten Cittships. Det var dem, der sørgede for, at vi stadig væk kunne komme frem og tilbage mellem landsdelene, da DSB svigtede, da DSB-systemet brød sammen.

Det er altså de samme, som nu har løftet opgaven og sørget for, at vi kan rejse mellem landsdelene. Det er de samme mennesker, som så skal have et gok oven i hovedet i form af, at man vil bruge statsmidler til at markedsføre en rute, som DSB reelt har kørt i sæk.

Med hensyn til togdriften har flere ordførere jo fortalt, at det ikke var DSB's skyld, at det gik galt med leverancerne af IC3-togene. Men det er DSB, der bærer ansvaret. Det er DSB, der har valgt ensidigt at satse på en fabrik i Randers. For en hvilken som helst privat kunde er det fuldstændig utænkeligt, at man satser på en enkelt leverandør. Men det har man gjort, og da denne enkelte leverandør ikke kunne få tingene til at fungere, så vidste man, at der ville være et politisk flertal her i Folketinget, som nok skulle sørge for at hælde nogle flere millioner på fabrikken i Randers, på trods af at den ikke var i stand til at levere hverken kvalitet eller til rette tid.

Hertil kommer, at den måde, tingene blev indført på med det nye pladsreservations-system osv., i den grad bærer præg af, at DSB er gennemsyret af arrogance. Man ved, at man er en stor statsvirksomhed, der har politisk opbakning i alt, hvad den foretager sig. De mange tusinde mennesker, der stod og ventede forgæves på toget, de mange tusinde mennesker, som ikke kunne få plads, til trods for at togene kørte halvtomme igennem stationerne osv. osv., de kan konstatere, når de ser på deres selvangivelse, at det har de minsandten betalt for.

Til sidst vil jeg sige, at spørgsmålet om, hvorvidt DSB egentlig behøver at have det sto-

re underskud, jo er ganske interessant. Dagbladet Information skrev medio januar 1990 under overskriften »DSB – vi kunne yde den samme service for den halve pris«, at et internt notat i DSB godtgjorde, at hvis man f.eks. på en lang række af disse hele ugen alene-strækninger befødrede folk i taxa, kunne det gøres for den halve pris.

Der er en lang række andre eksempler på, at hvis man formåede at gøre tingene bare nogenlunde seriøst i DSB, kunne det gøres bedre og billigere for den befolkning, der hver eneste gang får en kæmperegning at betale over skattebilletten.

**Arne Melchior (CD):**

Jeg har for en gangs skyld lyst til at begynde med en fodnote. Det skal være en yderligere kommentar til den ordveksling, der var tidligere på formiddagen om monopol eller ej.

Jeg skal erindre om, at vi i dette land fortsat har noget, der hedder privatbaner; jeg tror, der er 13 af dem. Det er baner, men de er sandelig ikke private. Private har aldrig kunnet køre dem – i hvert fald ikke i min levetid – uden at amter og stat måtte betale underskuddet. Så jeg tror ikke, DSB skal frygte så forfærdelig meget ved en liberalisering, der måtte komme.

Jeg vil gerne sige, at uanset den langtidsaftale, som mit parti også har del i, og som gælder indtil udgangen af næste år, og som vi naturligvis fortsat bakker op, så håber jeg, at DSB ikke er utilfreds med – helst det modsatte – at DSB med passende mellemrum kommer til debat her i Tinget. Jeg tror ikke, det er nogen skade til for DSB. Man kunne sige, at andet ville tyde på mangel på interesse.

Jeg vil gøre som ministeren – og hr. Helge Sander lagde sig også tæt op ad det – nemlig dels udtale respekt, anerkendelse og tak og dels selvfølgelig tage nogle kritiske punkter frem. Der er jo ikke nogen af os, der er gode nok. Jeg har stor respekt for det arbejde, der ydes af DSB-personale på mange planer. Jeg møder dem ofte, både som passager og i forbindelse med andet arbejde ude i samfundet, hvor DSB som den store virksomhed, den er, er repræsenteret. Jeg har stor respekt, hengivenhed og forståelse for en så stor serviceorganisations rolle, også for dygtighed og ansvarsbevidsthed. Det gælder også ledelsen for dens beslutsomhed i udskiftninger, når det er nød-

[Arne Melchior]

vendigt; det kan der siges meget godt om, men vi har altså kun 10 minutters taletid.

Der er også noget kritik. Jeg syntes, ministeren tog ret hårdt fat. Jeg bemærkede et udtryk, der lød: »... at kvaliteten er altså ikke så katastrofal, som den ofte skildres«. Det er en god taleskriver, der har fået lov til at få det med, eller også var det ministerens spontane bemærkning. Jeg ved det ikke. »Ikke så katastrofal« – det er noget af det skarpeste, jeg længe har hørt. Der var ikke noget med, at den ikke var helt god nok, og at det var svært at gøre det godt nok altid, osv. Med hensyn til medierne ved jeg ikke, om det var aviserne eller de luftbårne medier eller Blæksprutten og Svikmøllen, hvor DSB jo har figureret i nogle årgange i den nyeste tid på en ikke særlig god måde.

Jeg siger det med betydelig bedrøvelse, for i modsætning til, hvad nogle vil påstå, er CD et parti, der ønsker – og jeg mener også, at vi ved vore afstemninger og handlinger igennem hele vor eksistens har vist det – at det skal gå godt for den kollektive trafik.

Nok synes vi, at bilisterne ofte mishandles, og at de skal behandles mere rimeligt. Men det står ikke i modsætning til, at vi mener, at et godt kollektivt trafiknet er af afgørende vigtighed. Og DSB har minsandten en god udgangsposition; med de små markedsandele af tilbagelagte både gods- og personkilometer, som DSB har i dag, er der noget at løbe op.

Der var ros til DSB for at have sparet, dvs. ikke brugt alt det, der var bevilget. Jeg hører ikke til dem, der udelukkende vil rose det. Det dygtigste er vel at holde sit budget, for så er det lagt realistisk. Det lægges kun for ét år ad gangen, og man har en lang erfaring bagud. Altså dette at afskedige personale, forringe servicen og så få ros for at have et regnskabsmæssigt plus, det kan være fornuftigt, det kan somme tider være nødvendigt, men det kan også somme tider være yderst kritisabelt. Der er ruter, ikke mindst blandt føderuterne til IC3-linjerne, som – ja, de er selvfølgelig bemandede, for der er én mand, ellers kunne toget ikke køre, da det ikke er blevet helautomatisk endnu, men »så er der heller ikke flere«, som der stod i en revyvises refræn engang. Jeg kender personligt en del mennesker, jeg får henvendelser fra folk, jeg ikke kender, og i offentligheden omtales det meget, at folk ikke tør køre med DSB, fordi der ikke er et eneste menneske,

man i en given situation kan støtte sig til. Den form for budgetforbedring bryder jeg mig ikke om. Den er klart til skade for den kollektive trafik, og det er imod hensigten med den kollektive trafik, så jeg vil fraråde den metode til at skaffe sig yderligere penge til andet brug.

Jeg kan ikke lade være med at sige noget om »Peder Paars« og »Niels Klim« og efterfølgerne »Ask« og »Urd«. Det var et godt salg af »Peder Paars« og »Niels Klim«, sagde ministeren, og det er da rigtigt. Så måtte ministeren lige efter vedgå, at det var et dårligt køb, der så kom bagefter. Men så havde ministeren straks nogle undskyldninger for det, for man må jo finde sig i, hvad markedet nu engang byder! Javel. Men havde ministeren ikke lovet os »ligeværdige færger«. Jeg citerer ordret: »ligeværdige færger«, og det blev lovet på et tidspunkt, hvor man kendte markedet. Det var ikke bare en bemærkning som: Hvis vi kan, hvis vi kan. Det blev lovet, at det skulle være ligeværdige færger, og det er det ikke.

Hr. Kim Behnke sagde, at den rute er sejlet i sænk, eller han sagde vist, at den er kørt i sænk, men den er altså sejlet i sænk. Det er en stor skam for denne vigtige rute mellem landets to største byer, den mest direkte rute, vi har, når vi ikke medtager fly. Jeg synes, det er helt forfærdeligt, og jeg er spændt på at se, at når regnskabet en skønne dag skal gores op – i dagens aviser kan vi læse, at de nu skal på værft igen for 24 mio. kr. – vil det nok vise sig, at det sammenlagt har været en lusset forretning.

Jeg er enig med hr. Helge Sander i, at det ikke er købmand, DSB skal være, men derfor må man godt bære sig forretningsmæssigt klogt ad. Det tror jeg ikke man gjorde her.

Jeg er meget ked af, at passagererne på ny ved Helsingør–Helsingborg-overfarten blev en art prøvekaniner ved, at man sætter skibe i sejlad, i rutesejlads, før de er tilstrækkeligt gennemprøvet, skønt DSB selv har fortalt Folketinget, at der altid i begyndelsen – hvad enten det er nye skibe eller ombyggede skibe – sker en lang række fejl. Det ved man, og det har man nu vidst igennem 20 år, og det er sket hver gang. Alligevel drister man sig til at sætte færger i rutefart med passagerer om bord i stedet for at gøre prøvesejladserne færdige uden passagerer.

[Arne Melchior]

Jeg har et par kommentarer til hr. Helge Mortensen. Jeg mener ikke, at satsningen på IC 3 var for stor. Der har været mange vanskeligheder. Jeg kender dem godt. De fleste af dem har sikkert ikke været DSB's fejl; måske kunne ingen andre have gjort det bedre. Dette er revolutionen og chancen for en stigende benyttelse af tog. Derfor tror jeg, at satsningen var vigtig og nødvendig.

Men jeg er enig med hr. Kim Behnke i, at pladsreservationssystemet var fuldstændig rigeligt i sin grundtanke; det viser en mangel på tjener- og servicesind. Dette skulle være en shuttleservice på hovedruterne mellem de større byer i Danmark, og derfor var hele tanken om denne pladsreservation helt i modsætning til, hvad jeg mener DSB bør anlægge af bestrægtninger.

Vedrørende »Ask« og »Urd« efterlyste hr. Helge Mortensen en markedsføring. Jeg tror, det ligger lidt ud over, hvad vi skal blande os i. Som mangeårig markedsføringsmand vil jeg i hvert fald fraråde, at man sætter en markedsføring ind, før ruten er i orden. Det er forretningsmæssigt nok noget af det værste, man kan gøre – at bruge penge på reklame og så ikke kunne leve op til det, man har lovet. Så det tror jeg vi skal overlade til DSB.

Og jeg ville ønske, at ruten snart var i en sådan stand, at det var værd at ofre kroner på, for det skal man selvfølgelig have lov til. Der er ikke tale om, at det er skatteyderkroner. Selvfølgelig skal DSB som anden offentlig virksomhed konkurrere på samme konkurrenceparametre som privat foretagsomhed og drive det så dygtigt som muligt.

Jeg skal med disse ord anbefale, at der stemmes for den dagsorden, som hr. Helge Mortensen har foreslået tillige på CD's vegne.

#### Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.45

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen genoptoges.

#### Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg fristes til at gentage en bemærkning, jeg

fik lejlighed til at aflevere under finanslovedebatten, hvor folketingsalen var fyldt: at der er en slående lighed mellem en fyldt folketingsaal og en tom folketingsaal; det er ikke til at få ørenlyd.

Men jeg skal holde mig til forespørgslen, som er rejst af Fremskridtspartiet, og sige, at det er forståeligt, at Fremskridtspartiet rejser forespørgslen på den baggrund, som vi alle er bekendt med, nemlig de mange driftsforstyrrelser, uheld, og hvad der ellers har været af ting og sager omkring DSB's drift. Nu er det sådan, at vi i Trafikudvalget løbende har spurgt til og fået svar på de emner, der også i dag er rejst.

Jeg synes, det skal siges, at ingen i Trafikministeriet eller i DSB har forsøgt at undskylde sig, at fortie de problemer, der har været, eller at undlade at tage ved lære for så vidt.

Derfor vil jeg også gerne sige; som andre har været inde på, at det jo nu engang er sådan, at en virksomhed som DSB, der er underlagt en politisk styring, som tilfældet er, og som er underlagt en budgetmæssig rammeaftale, at der er frihedsgraderne indskrænkede. Og det er ikke muligt for dem – hvad skal vi sige? – helt frit efter egen intuition at gå ud og etablere sig, som man ville gøre, hvis man var en mere privatorienteret virksomhed.

Jeg mener i den forbindelse i særlig grad de økonomisk begrænsede rammer, som vi har aftalt for DSB gennem årene, herunder den omtalte beslutning om, at der skulle spares et betydeligt beløb, og at DSB selv måtte pege på, hvor det skulle være, og det blev så de to store færger Århus–Kalundborg. Det var jo en politisk ordre, der skulle udføres, og det var den måde, som DSB mente at man kunne gøre det på. Det fritager ikke os for at stille os selv det spørgsmål, om det krav var et rimeligt krav.

Nu er det jo altid sådan, at det, der bliver gennemført, er det mest upopulære og det, der ikke gennemføres, holder lidt længere, holder sin popularitet bedre. Det er rigtigt, at der var problemer med de store færger. Men det er uomtvisteligt, at der blev oparbejdet et marked på Århus–Kalundborg-ruten på grund af de to store færger, som nu delvis er forsvundet, ikke helt uden for DSB, en del er kommet over i IC 3-systemet, over i jernbanesystemet, men der er forsvundet et marked. Der er ikke tilstrækkelig sikkerhed omkring det udbud, DSB præ-

[Billgrav-Nielsen]

senterer for kunderne, og derfor er kunderne tilbageholdende med at udnytte udbudene. Det skal DSB arbejde sig ud af.

Den økonomiske ramme, der ligger for DSB's virksomhed, er DSB-aftalen, som en række partier står bag. Nu er det sådan, som andre også har været inde på, at den økonomiske rammeaftale ikke er af helt ny dato, der er også pillet lidt i kanterne på den undervejs. Vi har for nylig indgået et finanslovforlig, hvor DSB-aftalen, den økonomiske rammeaftale, er ikke blevet anfægtet, men skal vi sige omdisponeret. Vi har lånt lidt her for at bruge lidt mere dér. Jeg er da ikke i tvivl om, at det står til troende, at vi har lånt. Vi har accepteret, at DSB kunne overflytte midler til f.eks. elektrificering, støtte til fremme af det, mod at man allerede næste år får tilbageført midlerne, således at der bliver et nyafstemt program for hele DSB's investeringsvirksomhed.

Det er vigtigt at holde fast ved, at vi med de beslutninger, der er truffet i forbindelse med finansloven, ikke har reduceret DSB's reelle ramme, fordi nye opgaver skulle tilgodeses i finansåret, elektrificering for eksempel.

Jeg mener alligevel, at der er basis for – og det er et spørgsmål, jeg godt vil have ministerens reaktion på – at der er behov for, at vi nu tager DSB's rammeaftale op til nyvurdering.

Jeg vil opfordre ministeren til hurtigst muligt at indkalde partierne til en drøftelse af denne rammeaftale, dels fordi vi ved, at der er andre opgaver, der må vente, når elektrificeringen skal fremskyndes, sådan som rammerne er nu, og dels fordi vi ved, at der pludselig kan blive tale om og behov for også at forberede eldrift på andre linier end den, vi har besluttet ned igennem Sønderjylland. Jeg er overbevist om, at vi først får den virkelige effekt af elektrificeringen, når vi når Århus og senere Ålborg med elektrificeringen. Derfor vil jeg gerne høre ministerens syn på dette.

Jeg mener også, at selve indholdet af aftalen bør gendrøftes. Danmark er nu blevet udstyret med en række store trafikinvesteringer, om hvilke en trafikminister i en ikke særlig fjern fortid sagde, at aldrig nogen sinde, på noget område, i noget tilfælde vil det komme til at berøre andre investeringer på trafikområdet. Dette udsagn holdt højest et døgn.

I dag ved vi, at DSB's investeringer og vejinvesteringerne i det hele taget er sporet ind på

at skulle fremme hovedstrækningsaktiviteten i tilknytning til det store projekt på Storebælt. Det er indlysende, at der dermed er gået midler fra andre opgaver, som i dag giver problemer, det være sig det, man kalder sortpletbekæmpelse på vejene, og det være sig forbedring af regionaltrafikken i DSB's område.

Så en del af den kritik, man med rette kan rejse imod DSB for uøjagtighed i drift på jernbanenettet, har at gøre med, at det ikke har været muligt for DSB at forny materiel og andet udstyr på strækningerne så hurtigt som ønskeligt. Derfor bør DSB-aftalen hurtigst genforhandles med det formål at gøre den bedre. Nu ved jeg godt, at kassen er lukket i 1992, men en velforberedt omformulering, en styrkelse af DSB-aftalen, kræver også tid. Hvis vi kunne nå så langt, at vi fra den 1. januar 1993 har en ny aftale på plads, som bedre tilgodeser de mangler, der er i den nuværende aftale, og som endnu bedre udfylder de rammer, der er, så er det også godt.

Det andet aspekt, vi er nødt til at have med i diskussionen i dag, har allerede været nævnt, det er det europæiske perspektiv. Det er rigtigt, som ministeren siger, at der nu er etableret nogle runde aftaler om, hvad der skal ske i fremtiden. Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at vi her i Danmark bliver nødt til at tænke nyt omkring organisation og struktur på hele vort trafikområde, og denne nytænkning må også komme til at gælde DSB.

Jeg sætter spørgsmålstegn ved, om det bliver muligt for Danmark – hvis vi skal udnytte de frihedsgrader, der kommer, når skinnerne bliver stillet til rådighed for andre transportører end dem, der i dag er på dem, og det ligger jo i kortene – at styrke den danske mulighed for virkelig at gå ind her på europæisk plan. Jeg tror ikke, at det bliver muligt at få så store to cifrede milliardbeløb skubbet hurtigt ind på det danske statsbudget, så vi bliver i stand til virkelig at matche den udvikling.

Jeg er ikke i tvivl om, at hvis vi skal nå de mål, som alle taler for – kraftigt og hurtigt at forøge den kollektive trafiks andel af såvel person- som godstrafik – så skal der oprustes både på det organisatoriske område og på det økonomiske område. Derfor er jeg overbevist om, at Folketinget på et eller andet tidspunkt vil beslutte, at godstrafikken i Danmark bliver organiseret i et aktieselskab, hvori såvel jernbane

[Bilgrav-Nielsen]

som vognmænd, skibsfart og luftfart og for så vidt erhvervsdrivende kan indgå med aktieandele.

I det øjeblik vi etablerer os i et sådant fælles selskab, samordner vi interesserne, hvor der i dag er total krig: Vognmændene mener, at jernbanerne løber med det bedste og omvendt. Hvis de indgår i et samarbejde, og der lægges en overordnet politisk struktur for, at gods på lange stræk skal beføres på jernbane, så er det den fælles opgave for vognmænd og jernbane at etablere den. Det vil sige, at så bliver vognmandserhvervet tilbringertrafik. Så hører vi op med at køre med enkeltlastvognstog fra Nordjylland til Sicilien eller andre steder i Europa. Flaskehalsen er der i dag, der bliver stoppet for den trafik.

Jeg efterlyser en nytænkning på det område, men især ønsker jeg ministerens svar på spørgsmålet om hurtigt at gå i gang med en ny drøftelse, en ny formulering af den gældende DSB-aftale.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Der var en trafikminister, sagde hr. Bilgrav-Nielsen, som påstod, at Storebæltsforbindelsen ikke ville koste skatteyderne penge i deres egenskab af skatteydere og ikke statskassen penge, ud over selvfølgelig det indskud af aktiekapital, som skulle foretages. Dette holder fortsat stik. Det bestred hr. Bilgrav-Nielsen, og da han så skulle komme med eksempler på det, så var det minsandten sortpletbekæmpelse på landeveje. Jamen er der blevet flere sortpletter på grund af en Storebæltsforbindelse, som ikke bliver indviet i en – desværre, desværre – årrække frem?

Det har vel ikke medført udgifter til sortplet. Jeg ved ikke, om hr. Bilgrav-Nielsen ville sige, at de uheldssteder, som vi kalder sortpletter, ikke skulle forbedres i anledning af, at vi er ved at bygge en fast forbindelse over Storebælt.

DSB har heller ikke haft ekstra udgifter. At DSB selvfølgelig lægger sine investeringer i forbindelse med, at de får denne store fordel for jernbanetrafikken, når den ellers altså kommer – og det gør den jo dog til sidst – det er vel ikke en ekstra udgift for DSB; det er vel en ønskelig ting for DSB.

Jeg har intet sagt og påstået hverken om Storebælt eller om Øresund, som ikke har holdt stik 100 pct.

Jeg skal også have lov at sige den bemærkning, at i de år, hr. Bilgrav-Nielsen var medlem af regeringen – det var ikke så kort en tid – deltog jeg i adskillige møder i følgegruppen for Storebælt, og jeg hørte ikke fra nogen radikal deltager i disse møder, at der var oplyst noget forkert af nogen anden i den nuværende eller i tidligere regeringer.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Nu fik vi oplyst, at Storebæltsforbindelsen kommer. Det var en nyhed. Den garanti har ingen givet før.

Dernæst siger hr. Arne Melchior, at der er jo ikke kommet flere sortpletter. Nej, det var faktisk heller ikke det, jeg påstod. Men jeg påstod – og det vil jeg fastholde, og det kan dokumenteres – at såvel vejbudgetterne som DSB's budgetter på alle andre felter end dér, hvor det har at gøre med investeringer, der retter sig imod Storebæltsforbindelsen, er blevet mindre på grund af, at man skulle øge investeringerne rettet mod Storebæltsforbindelsen. Det er en fastslået kendsgerning. Det er oven i købet udtrykt i adskillige omgange fra både vejfolk og jernbanefolk.

Det afgørende er, at disse store investeringer er årsag til, at vi har for dårligt materiel, vi har forsinkelser rundt om i regionalsystemet nu for DSB's vedkommende, som vi taler om i dag, og at vi ikke er nået nær så langt, som vi kunne være nået med sortpletbekæmpelsen.

Og så kan vi jo senere vende tilbage til, hvad det i øvrigt er for et projekt, vi er i gang med på Storebælt, for det, som hr. Arne Melchior jo også har et hovedansvar for, var jo, at alt var undersøgt til bunds, alt var beregnet på kryds og tværs, alt var klarlagt, intet skjult, sikkerheden var totalt i orden.

I disse uger og måneder og dage oplever vi noget, der kunne tyde på, at et og andet ikke har været helt i orden.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg giver mig naturligvis ikke af med at give garanti for, at eller hvornår Storebæltsforbin-

[Arne Melchior]

delsen bliver færdig. Det var en forventning, jeg udtalte. Jeg går ud fra, at hr. Bilgrav-Nielsen nærer den samme forventning. Det gjorde han og hans parti i hvert fald i de 2½ år, han sad i regering. Men jeg kan forstå, at det er sådan en svingdør, standpunkterne i det radikale parti befinder sig i.

Jeg har intet lovet om sikkerheden, der skulle være i orden under en bestemt boring. Det er da ikke noget, nogen minister kan give nogen sikkerhed for. Det har vi et aktieselskab til at tage sig af.

Jeg har intet lovet, intet udtalt, som jeg ikke har levet op til, og som har vist sig at være forkert.

Jeg skal desuden oplyse, at Det Radikale Venstre står bag finanslovene, samtlige, der har været vedtaget, siden beslutningen om Storebælt er truffet. Og jeg skal endelig oplyse, at det er direkte usandt – og det går jeg ud fra at ministeren kan bekræfte – at materiellet hos DSB eller sikkerhedsforhold eller noget som helst andet skulle være unddraget en eneste krone på grund af den igangværende opførelse af Storebæltsforbindelsen.

Og hvis hr. Bilgrav-Nielsen fastholder sin usande påstand, så må jeg altså faktisk påkalde ministerens udtalelse om, hvorvidt hr. Bilgrav-Nielsen har ret i denne skandaløse påstand om, at DSB's sikkerhed og materiel er blevet forringet eller lidende på nogen måde i anledning af opførelsen af Storebæltsforbindelsen.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg kan godt forstå, at hr. Arne Melchior føler trang til og behov for at hæve stemmen, for vi kan huske, de fleste af os, hvordan beslutningen om Storebæltsforbindelsen blev til. Og alt imens hr. Arne Melchior forsikrer, at han skam ikke har lovet noget, som ikke holder, fosser milliarderne ud af kassen.

Vi får måske så her i dag den første tilkendegivelse fra ansvarlige bag Storebæltsforbindelsen om, hvorledes man vil håndtere det kæmpeansvar, som på et tidspunkt ruller op foran dette Folketing. Der er åbenbart lagt op til, at dette ansvar skal skubbes over til dem, der nu er ansat til at bestyre den beslutning, Folketinget har truffet, og jeg tror, at hr. Arne Melchior skal bruge tiden – de få uger, der måske er til

rådighed – til at ruste sig endnu stærkere til det opgør, som må komme, eller den enorme fiasko, som hr. Arne Melchior, især hr. Arne Melchior, bliver nødt til at stikke i lommen.

Dernæst det, der var mit ærinde: Det er uden videre klart, at DSB har måttet anvende flere af sine midler, rette dem imod den faste forbindelse over Storebælt. Det er klog og nødvendig politik, når man ved, at der kommer en fast forbindelse, som DSB jo skulle have 3 års forspring på og dermed udnytte optimalt. Hr. Arne Melchior's garantier for 3 års forspring er for længst forladt, så derfor er det interessant, når hr. Arne Melchior går i kraftigt forsvar. Men vi får nok mulighed for, lejlighed til adskillige gange at vende tilbage til dette emne. Det står fast, at investeringerne er blevet mindre til andre nødvendige opgaver, fordi man skal etablere sig med retning mod Storebælt.

Men jeg kunne jo afslutte dette her for mit vedkommende ved at spørge hr. Arne Melchior, om han er parat til ved den revision af DSB-aftalen, som jeg efterlyste hos ministeren, at sætte flere penge af til DSB, således at vi hurtigere kan få afhjulpet de helt synlige problemer, der er især med regionaltrafikken og med regulariteten i regionaltrafikken.

**Formanden:**

Jeg accepterer naturligvis, at man diskuterer Storebæltsforbindelsen i forbindelse med diskussionen om DSB, men jeg fortsætter ikke med at acceptere, at taletiden overskrides i de korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg var meget glad for at høre hr. Bilgrav-Nielsens bemærkning om, at milliarderne fosser ud af kassen omkring Storebæltsprojektet. Det er Fremskridtspartiet 100 pct. enig i, og derfor synes vi også, at det er grotesk at få at vide, når man spørger ministeren, hvad aktierne i Storebæltsforbindelsen er værd, at de er kurs 100 værd. Jeg tror endda 100,04.

På trods af at alle her ved, at milliarderne fosser ud, siger man bare, at jo større hullet bliver, jo større aktiv er der, og derfor har man stadig væk den fulde værdi af aktierne. Når så der kommer sådan et lille banalt uheld, hvor det hele bliver oversvømmet med vand, og

[Ole Donner]

hvor man skal bruge ekstra milliarder for at få det i gang igen og med den forsinkelse, der bliver, så gør man minsandten det, at man siger: Jamen altså forsinkelsen er også en værdiforøgelse, og derfor er der stadig væk 100 pct. på kurserne. Det er fuldstændig tåbeligt.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Hr. Bilgrav-Nielsen siger, at vi alle husker, hvordan aftalen – og loven må det vel også dreje sig om – om Storebælt blev til. Ja, det gør vi da. Jeg har i hvert fald ikke vredet armen om på nogen. Det er et stort flertal i Folketinget, et meget stort og komfortabelt flertal i Folketinget, der traf den beslutning efter ganske normale forhandlinger. I 2½ år efter maj 1988 deltog Det Radikale Venstre i følgegruppen for Storebælt uden nogen sinde at sige et eneste kritisk ord. Jeg kan sige, da jeg har deltaget i samtlige møder: Tværtimod.

Så er jeg da ganske enig i, at der bør komme et opgør en dag om, hvad der sker på Storebælt. Dér har jeg vel ikke lagt fingrene imellem. Er der nogen, der er gået dristigt frem med artikler og udtalelser og påpegninger i den sag, så er det vel undertegnede. Det er vel ikke noget, hr. Bilgrav-Nielsen kan tillægge mig ansvaret for. Aftalen om Storebælt blev indgået i juni 1986. Jeg afgik som minister i august 1986. Jeg har hverken nedsat bestyrelse eller udpeget nogen eller har ansvar for de dele. Så det er vel ikke mit personlige ansvar, at der sker en række uheld og fejl.

Så vil jeg stadig påstå – og jeg påkalder ministeren – at hr. Bilgrav-Nielsen ikke har kunnet dokumentere, at DSB's bevillinger er blevet nedskåret på et eneste punkt med en eneste krone i anledning af opførelsen af Storebælt-forbindelsen. Der foreligger heller ikke fra radikal side ved nogen finanslov ændringsforslag til større bevillinger til DSB eller kritik af, at DSB's bevillinger skulle være blevet nedskåret. Det er en ny påstand fra hr. Bilgrav-Nielsen i dag, som han og hans parti i så fald har forsømt i de sidste 4 år. Derfor er den ikke en pind værd.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Det er mig magtpåliggende at sige til hr. Bil-

grav-Nielsen, der fremsætter den påstand, at netop fordi alle investeringer er rettet mod Storebælt eller den infrastruktur, så er der ikke lavet andre opgaver, f.eks. sortpletsystemet, at Socialdemokratiet f.eks. har foreslået forøgede bevillinger til vejprojekter af nøjagtig samme grund, også i den periode, hvor hr. Bilgrav-Nielsen sad i regering, for at få lavet mere vejarbejde end den infrastruktur, som ligger i det store H, som Storebælt er en del af.

Det ville jo også være lidt malplaceret, at man lavede en forbindelse over Storebælt og for så vidt over Øresund, uden at man sørgede for, at infrastrukturen havde tilknytning til disse nøglepositioner, og det er sket, og det er gjort overlagt og med åbne øjne af forligspartierne. At der så ikke har været penge i tilstrækkeligt omfang til at gå ind for de andre projekter, som ligger i Vejdirektoratet – der ligger i øvrigt projekter for hele 20 mia. kr., hvori både cykelstier og sorte pletter og andre ting indgår – det er et problem, som i hvert fald hr. Bilgrav-Nielsen overså, da han sad i regering, mens Socialdemokratiet stillede forslag om øgede bevillinger netop af den grund.

Og så lige en enkelt korrektion – måske var det bare en misforståelse hos mig: Hr. Bilgrav-Nielsen omtalte i sit første indlæg de aftaler, der fastlagde de rammer, DSB havde at udføre arbejdet i. Dér er det mig magtpåliggende at sige, at den 4-årige aftale er Socialdemokratiet med i. Men hr. Bilgrav-Nielsen beskæftigede sig meget med salget af »Peder Paars« og »Niels Klim«, og her vil jeg gerne sige, at der er tale om to aftaler. Den ene er den 4-årige aftale, der giver rammerne, den anden er dette købmandskab – jeg er enig med hr. Arne Melchior: måske godt solgt, men dårligt købt – i den forbindelse. Det er Socialdemokratiet ikke med i, og det er egentlig ikke en aftale; det er en beslutning, der er truffet her i folketingssalen.

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Hr. Bilgrav-Nielsen for en kort bemærkning, og så håber jeg at den sidste ordfører kan få ordet i denne omgang.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg kan kun bekræfte, hvad hr. Helge Mortensen siger med hensyn til salget af de to fær-

[Bilgrav-Nielsen]

ger, og jeg sidder tilbage med en meget ubehagelig oplevelse af ikke at være blevet reelt og ordentligt oplyst, før den beslutning blev truffet. Det tror jeg også andre gør i dag.

I øvrigt takker jeg for den indirekte bekræftelse, som hr. Helge Mortensen giver mig af, at det har knebet med investeringerne til de andre gode formål i denne periode. Så bebrejdede hr. Helge Mortensen mig, at jeg som medlem af regeringen ikke havde været med til at gennemføre forøgelser. Det havde jeg gerne gjort, men det havde der ikke været flertal for. Og vi havde jo heller ikke i den aftale, vi nu i fællesskab har indgået, hr. Helge Mortensens parti og en række partier, kunnet øge bevillingerne mere, end tilfældet er.

Men jeg synes, der er et interessant element i finanslovsaftalen, hvor hr. Helge Mortensen måske er medkonstruktør, og det er denne infrastrukturpulje til trafikinvesteringer. Den synes jeg er meget interessant, for som jeg sagde før, tror jeg, vi virkelig får behov for at tilvejebringe langt større milliardbeløb til trafikinvesteringer, især i den kollektive trafik, hvis vi overhovedet skal gøre os håb om at nå de mål, vi har sat os.

Til hr. Arne Melchior kan jeg kun sige, at det jo bare er en fortsættelse. Når vi ikke, mens vi sad i regeringen, har gjort ophævelser over Storebæltsbroen, så er det jo, fordi sådan er der så mange ting, man ikke kan gøre ophævelser over, med hensyn til de beslutninger, andre har truffet. Det har ikke været vores politiske stil at ligge og føre kamp imod beslutninger, andre har truffet. Men lige så snart problemerne dukker op her, har vi vel ret til at gøre opmærksom på, at vi faktisk var nogle, der sagde, dengang loven blev gennemført: Her ligger nogle problemer, som pludselig kan blive store. Men det afviste man.

Så vil jeg gerne have, at hr. Arne Melchior svarer på det spørgsmål, jeg stillede: Vil hr. Arne Melchior være med til at forøge bevillingerne til DSB i en ny rammeaftale, som jeg har efterlyst hos ministeren i dag?

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Min forhåbning om afslutning af de korte bemærkninger er ikke helt opfyldt.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Først den bemærkning, at jeg deler interessen for etableringen af infrastrukturfondens ikke blot i forhold til at færdiggøre de ting, der skal færdiggøres, men også i forhold til investeringerne i den kollektive trafik, og jeg ser meget gerne, at trafikministeren snarest muligt tager initiativ til drøftelser af indretningen af en sådan fond.

Det, der kalder mig herop, er imidlertid hr. Bilgrav-Nielsens bemærkning om, at han i forbindelse med beslutningen om salg og køb på Århus-Kalundborg-overfarten ikke føler, at han er blevet loyalt eller tilstrækkeligt oplyst. Det kan jeg godt forstå. Jeg vil gerne spørge, hvilke konsekvenser hr. Bilgrav-Nielsen vil tage af det, og jeg vil med interesse lytte til den næste ordfører i ordførerrækken, nemlig hr. Glønborg, som repræsenterer både den politiske aftale om det 4-årige forlig og salget af »Peder Paars« og »Niels Klim«.

Hvad angår det sidste, mener jeg, at både hr. Bilgrav-Nielsen efter dette indlæg her og hr. Glønborg i hvert fald hos regeringen må efterlyse indfrielse af den forventning, der var skabt omkring beslutningen, nemlig forventningen om, at færgerne skulle have samme standard, samme niveau, som de tidligere havde, og dér er jeg enig med hr. Arne Melchior i hans tidligere indlæg: Det har de i hvert fald ikke fået.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg skal høfligst erindre om, at CD i mod-sætning til Det Radikale Venstre stemte imod salget af færgerne »Klim« og »Paars«.

Og så skal jeg til spørgsmålet om, hvad vi vil være med til, sige, at vi har en aftale, der gælder 1993 med. Den lever vi op til; det sagde jeg i formiddags. Hvis nogen af aftaleparterne ønsker en genforhandling, så møder vi selvfølgelig altid op høfligt, når vi bliver høfligt inviteret, det siger sig selv, og så kan vi drøfte, hvad en sådan forhandling kan give anledning til. Andet tilsagn kan jeg selvfølgelig ikke give i dag på et ikkeeksisterende grundlag.

Men jeg håber, at ministeren, når han tager ordet senere i debatten, vil forholde sig til hr. Bilgrav-Nielsens skandaløse påstand om, at oprettelsen af »Ask« og »Urd« har skullet gå ud over materiel eller sikkerhed i DSB. Det er udtrykkeligt udtalt af hr. Bilgrav-Nielsen her for et kvarter siden.



(Kort bemærkning).

**Glønborg (KRF):**

Jeg har ofte brugt at takke initiativtagerne til en forespørgselsdebat, selv om jeg var uenig med initiativtagerne i det anliggende, de havde. Det vil jeg ikke gøre i dag, for rent ud sagt synes jeg ikke, der har været behov for, at vi fik denne debat. Jeg foretrækker, at arbejdet omkring DSB foregår mere konkret.

Jeg har været mere glad for arbejdet med i sin tid at udforme DSB-aftalen og de fornuftige arbejdsprocesser, som vi har været igennem omkring de forskellige finanslove, og på den måde vil vi gerne fortsat arbejde og være med til at tage ansvar for forholdene omkring DSB.

Men nu er forespørgselsdebatten snart til ende; forespørgslen er rejst, og der skal jo komme et resultat ud af den, og det gør der så i form af en dagsorden, som vi er medansvarlige for.

Jeg vil gerne om den dagsordenstekst sige, at ordene er udformet venligt. Hvis man vil læse dem ret overfladisk og med meget venlige øjne, så kunne man oversætte det til et: Fint, fint, DSB, det er udmærket alt sammen. Jeg gør opmærksom på, at sådan skal ordene ikke læses. Selv om ordene er udformet venligt, så mener vi det, der står, alvorligt.

Jeg føler også, at det var det, som var indholdet af trafikministerens besvarelse af forespørgslen, og jeg vil gerne sige trafikministeren tak for det meget konkrete indhold, som besvarelsen havde.

Det er altid sådan, når man er sidste ordfører, at en stor del af det, som man havde tænkt sig at sige, er sagt af andre, og jeg skal ikke gentage. Men jeg vil navnlig gøre opmærksom på, at både hr. Arne Melchior og hr. Bilgrav-Nielsen har sagt en hel del af det, som jeg havde tænkt mig at sige. Det kan egentlig se lidt mærkeligt ud, når man har overværet den strid, der har været mellem de to medlemmer her til sidst, at de alligevel begge to har givet udtryk for ting, som jeg synes det var rimeligt at få frem i debatten.

Jeg havde også i mine notater noget vedrørende færgesalget, så jeg var forberedt på det spørgsmål, som hr. Helge Mortensen rejser. Og jeg vil gerne lade problemet gå videre til Trafikministeriet og videre til DSB.

Det er helt klart, at i den periode, hvor vi her i Tinget arbejdede med tanken om at sælge de

to på det tidspunkt efterhånden alt for store færger – måske kan vi endda sige, at de færger altid har været lidt for store, men det er jo så en politisk beslutning, at de i sin tid blev bygget, og den beslutning er hr. Helge Mortensens parti jo ikke uden ansvar for. Men vi havde dem, og de kom til at sejle, og de sejlede da også godt og nyttigt igennem mange år, og på mange måder var vi glade for de to store færger.

Så kom tanken frem – for det er jo helt klart, at tanken kom fra DSB – at nu kunne man sælge med stor fordel. Det blev også oplyst, at man ville kunne købe eller leje eller på en eller anden måde skaffe en rimelig erstatning. Det var – det gør jeg opmærksom på – en helhedsløsning, en pakke omkring betjeningen af Århus-Kalundborg-ruten, der blev lagt frem for os.

De, der kan huske, hvad der skete i det forløb, kan ikke undgå at bemærke, at Kristeligt Folkeparti til sidst gik med i den aftale, men med megen nølen og med megen betænkelighed. Og man vil kunne erindre, at vi stillede en lang række spørgsmål til den daværende trafikminister, om det nu virkelig kunne passe, at det kunne lade sig gøre.

Når vi stillede disse spørgsmål, var det selvfølgelig, fordi folk med indsigt i og kendskab til sagerne satte alvorlige spørgsmålstegn ved, om de forudsigelser over for mulighederne, der lå, nu kunne passe. Og jeg vil da gerne sige her klart, at i det, vi kalder vores bagland, var der megen skepsis over for, om vi skulle gå med til det salg, og som følge deraf stillede vi netop de mange spørgsmål.

Jeg sagde personlig til mange af de folk i vores bagland: Det er da meget godt, at I kender nogle, som siger, at det her ikke kan passe, men vi er nødt til i Folketinget at handle på grundlag af de oplysninger, som den til enhver tid ansvarshavende minister lægger frem i Folketinget, for den til enhver tid ansvarshavende minister har nogle embedsmænd, som han henter sine oplysninger hos, og hvis det viser sig, at disse oplysninger til sin tid ikke holder stik, så er der altså både en minister, der er ansvarlig, og nogle embedsmænd, der er ansvarlige for det, der har været beslutningsgrundlaget for den beslutning, vi traf her i Tinget.

**[Glønborg]**

Derfor stillede vi en række kritiske spørgsmål. Men vi må jo sige, at vi fik dem alle positivt besvaret, og som følge deraf gik vi med til at træffe den beslutning, som vi traf. Andet mener jeg ikke vi kan gøre i dette Ting.

Så har der været rettet kraftig kritik fra mange sider mod DSB for evnen til at få togene til at køre til tiden. Den kritik vil jeg ikke deltage i. Jeg rejser egentlig meget med tog, og jeg må åbenbart have været fantastisk heldig, for jeg har altså ikke følt, at det har været slemt. Der har været enkelte gange, men de allerfleste af de tog, jeg har kørt med, er både kørt og ankommet til tiden og har kørt upåklageligt, og jeg har normalt befundet mig vel i dem, og tilsvarende udtalelser har jeg fået fra mange sider. Så jeg vil ikke deltage i den skarpe kritik af dette.

Men jeg kunne godt alligevel løfte brynene om et par ting. Det er mit indtryk, at man med hele IC3-projektet har været fantastisk optaget af designet. Det skulle være rigtig designet, det her, og »design« har næsten været nøgleordet i DSB's kampagne igennem lang tid. Og man kan se det: farver og linjer og det hele. Det er design.

Design er godt, blot det ikke går ud over den tekniske kvalitet. Og så vil jeg sige, at den fejl, tror jeg, som DSB har begået, er, at man har ladet designdillen følge med, da man skulle lave informationerne om, hvordan folk skulle forholde sig til disse pragtfulde nye tog. Meddelelserne, tryksagerne, har i højere grad været overladt til dem, der kunne lave det rigtige layout. For design og layout osv. skulle være smart.

Jeg tror, det ville være en fordel, om DSB udskiftede et par af layoutfolkene og designerne med et par praktiske pædagoger, for det er lidt pædagogik, vi somme tider mangler, i informationen til brugerne. Så tror jeg faktisk også tilfredsheden ville blive større.

Helt galt har det været med pladsreservationssystemet. Man har uden tvivl fået et smart system, men man har altså ikke fået folkene, der skulle bruge det, til at forklare grundigt nok til folk, hvor det var nødvendigt, og hvordan det foregik, og man har ikke haft dispositionerne i orden hele vejen igennem. Der har manglet folk med de fornødne kvalifikationer og de fornødne uddannelser til at administrere og praktisere dette system.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Af hensyn til korrekt referering skal jeg bare redressere, at der til sidst i min forrige korte bemærkning var en talefejl, idet jeg kom til at sige »Ask« og »Urd«, hvor jeg skulle have sagt Storebæltsforbindelsen. Jeg går ud fra, at deltagerne i debatten var helt klar over, at det var en fortalelse. Men som sagt af hensyn til referatet i Folketingstidende har jeg gerne villet sige dette her.

**J. K. Hansen (S):**

Grunden til, at jeg bestiger talerstolen nu, er, at nu har vi hørt Kristeligt Folkepartis forklaring, eller man kunne måske sige hælden vand ud af ørerne, vedrørende sagen om »Ask« og »Urd«, da den i sin tid var fremme.

Hr. Glønborg siger, at tanken om salget af »Peder Paars« og »Niels Klim« opstod hos DSB. Det er en sandhed med modifikationer. Både hr. Glønborg og Kristeligt Folkeparti ved godt, at ophavsmændene til denne famøse skibshandel ikke var DSB, men finansministeren og trafikministeren. Det er altså de samme to herrer, jeg tidligere har omtalt som de største skurke – jeg ved ikke engang, om det ord kan passere her; hvis ikke det er tilfældet, skal jeg nok lade være med at sige det næste gang. Men der er en anden – nå, det skal jeg ikke sige, formanden rynker brynene – en mindre . . . . i denne sag, og det er jo Kristeligt Folkeparti, for hvis Kristeligt Folkeparti havde levet op til det, man faktisk sagde under behandlingen og inden vedtagelsen af lovforslaget, var denne lov aldrig nogen sinde blevet vedtaget, og salget af »Peder Paars« og »Niels Klim« var aldrig nogen sinde blevet til noget. Det kunne altså have været undgået, hvis Kristeligt Folkeparti havde levet op til det, man sagde dengang.

Med formandens tilladelse skal jeg citere fra Folketingets forhandlinger den 1. juni 1990, spalte 11125, hvor ordføreren for Kristeligt Folkeparti, hr. Kofod-Svendsen, sagde under tredjebehandlingen af loven:

»I den forbindelse redegjorde jeg sidste gang for de krav, vi havde stillet bl.a. vedrørende overfartstiden, antallet af personer, der kunne være med, at de nye færger skulle have god komfort, at de skulle være handicapvenlige osv. På disse punkter er vi blevet imødekommet.«

[J. K. Hansen]

Derfor synes jeg nok, der er tale om en ansvarsforflygtigelse, når hr. Glønborg i dag siger, at vi fik jo disse ting at vide og det måtte vi tage til efterretning, og så tager vi i øvrigt ikke ansvar for noget som helst. Derfor vil jeg gerne spørge her i dag: Føler Kristeligt Folkeparti, at I er blevet ført bag lyset i denne sag? Føler Kristeligt Folkeparti, at de krav, som I stillede dengang, er blevet opfyldt? Og hvis I føler, at I er blevet ført bag lyset, og at kravene ikke er opfyldt, hvad agter I så at gøre videre i denne sag?

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Det er klart, at man har en vis frihed til at anvende udtryk af litterær art og tale om skurke i et stykke; det har man ret til at gøre, specielt når det sker i det tonefald, hr. J. K. Hansen anvendte.

(Kort bemærkning).

**Glønborg (KRF):**

Jeg forstår udmærket, at hr. J. K. Hansen stiller disse spørgsmål, og jeg synes også, det er helt relevant at stille dem præcis til Kristeligt Folkeparti.

Vi var selvfølgelig ikke ene om at tage ansvaret for salget, men det er rigtigt, at havde vi taget en anden stilling, var det ikke blevet til noget. Derfor føler vi os i høj grad som medansvarlige, og det ansvar agter vi ikke at løbe fra. Men hr. J. K. Hansen kender jo også vilkårene, når der skal træffes beslutninger. Beslutningsgrundlaget for folketingsmedlemmerne skaffes til veje af de til enhver tid siddende ministre, som gør brug af folk, som har til opgave at skaffe de fornødne oplysninger, og man kan sige, at folketingsmedlemmerne sover i timen, hvis de ikke stiller de relevante spørgsmål og får de rigtige svar på dem. Og som det fremgår af det citat, som hr. J. K. Hansen gav fra hr. Kofod-Svendsens tale, fik vi også de oplysninger.

Så spørger hr. J. K. Hansen her i dag ved en tilfældig forespørgsel fra Fremskridtspartiet om, hvad vi til syvende og sidst vil gøre i den sag. Jeg må sige ligeud til hr. J. K. Hansen, at det kan jeg ikke svare på i dag, for det har vi ikke gjort os klart. Jeg mener ikke, vi er færdige med hele denne sag, vi sidder sådan og venter lidt på, at der nok også er andre, som føler, at det alt sammen ikke er gået, som det burde

efter de forudsigelser, der blev fremsat. Jeg vil le naturligvis have stillet spørgsmål med endnu større inderlighed, hvis vi havde haft den samme trafikminister i dag som dengang, men det kan jo af gode grunde ikke lade sig gøre.

Så jeg kan altså ikke svare på hr. J. K. Hansens spørgsmål i dag.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Nu skal jeg ikke forlænge debatten længere end nødvendigt, men jeg synes, det har været nødvendigt at få det svar fra Kristeligt Folkeparti, og jeg forventer, at Kristeligt Folkeparti nu vil leve op til det, som hr. Glønborg har sagt.

Nu skal jeg ikke bebrejde Kristeligt Folkeparti for at have sovet i timen. Man gik ud og sagde sin mening meget tydeligt om salget af færrerne »Peder Paars« og »Niels Klim«, men man gjorde altså noget andet under afstemningen. Det var 66 stemmer for og 63 imod, og som bekendt havde Kristeligt Folkeparti også dengang 4 mandater, så man kunne altså have forhindret dette salg. Et flertal i Trafikudvalget var jo faktisk imod salget, som det fremgår af betænkningen, så det havde ikke været nødvendigt for Kristeligt Folkeparti at stå og hælde vand ud af ørerne her i dag. Vi kunne stadig have haft de to gode og solide færrer i DSB's regi, og den dag, de ikke skulle eller kunne bruges mere på Århus-Kalundborg-overfarten, kunne de være sat ind et andet sted. Så havde vi ikke været udsat for det, vi har set i det sidste år, at persontrafikken er næsten totalt forsvundet, og at det er så som så med godstrafikken.

(Kort bemærkning).

**Risgaard Knudsen (S):**

Jeg vil meget gerne give hr. Glønborg en kompliment med på vejen. For mit eget vedkommende har jeg med stor interesse siddet og lyttet til hr. Glønborgs sidste bemærkninger, i særdeleshed hr. Glønborgs svar på de af hr. J. K. Hansen stillede spørgsmål, og disse besvarelser har bibragt mig det indtryk, at hr. Glønborg har haft ministeransvarlighedsloven i tankerne, da han svarede hr. J. K. Hansen.

Og derfor vil jeg gerne benytte lejligheden til at spørge hr. Glønborg: Har den ansvarlige

[Risgaard Knudsen]

minister efter hr. Glønborgs opfattelse givet Folketinget forkerte oplysninger, eller har den ansvarlige minister givet Folketinget vildledende oplysninger? Jeg er selvfølgelig klar over, at der kan være tale om, at den ansvarlige minister både kan have givet forkerte oplysninger og vildledende oplysninger, men med det, der er blevet sagt fra hr. Glønborgs side, synes jeg, at Folketinget har krav på, inden denne forespørgselsdebat slutter, at få dette spørgsmål endeligt afklaret. Derfor mit spørgsmål til hr. Glønborg.

(Kort bemærkning).

**Glønborg (KRF):**

Nej, der er grænser for, hvor længe hr. Risgaard Knudsen og hr. J. K. Hansen kan trække denne forespørgselsdebat ud. Det er ganske vist stedet for, men det er ikke tiden til en afklaring af dette spørgsmål.

Hr. J. K. Hansen har nu et par gange brugt udtrykket »at hælde vand ud af ørerne« om mine indlæg. Det bryder jeg mig ikke om, det vil jeg sige ligeud, og jeg synes ikke, at det er korrekt at kalde min fremstilling og min redegørelse for vore overvejelser i forbindelse med det, der skete dengang, for en gang hældten vand ud af ørerne. Det har jeg ikke gjort. Jeg har besvaret spørgsmålene i det omfang, som jeg er i stand til i dag, og jeg synes også, at jeg har besvaret dem i rimeligt omfang. Man kan ikke forlange, at vi skal være færdige med vore overvejelser om, hvad vi vil foretage os i anledning af de oplysninger, som var vores beslutningsgrundlag dengang, og problemet kan i øvrigt ikke være Kristeligt Folkepartis alene, det må være hele Folketingets.

Derfor vil vi selvfølgelig også drøfte disse forhold med andre, men det må da stå klart for enhver, at vi kan ikke være tilfredse med de oplysninger, vi fik dengang. Hvem der så skal drages til ansvar for dem, og hvilke konsekvenser det kan få, må vi så se nærmere på.

(Kort bemærkning).

**Risgaard Knudsen (S):**

Det bliver mere og mere interessant for Folketinget. Jeg må selvfølgelig også notere mig, at hr. Glønborg nu præciserer meget stærkt over for Folketinget, at Kristeligt Folkeparti selvfølgelig ikke kunne være tilfreds med de

oplysninger, som Kristeligt Folkeparti på daværende tidspunkt fik af den ansvarlige minister.

Så må jeg også notere mig, at hr. Glønborg lige så klart tilkendegav, at tiden endnu ikke var inde til at besvare de to meget konkrete spørgsmål, jeg stillede, og det må jeg så tage til efterretning. Men samtidig må jeg for god ordens skyld sige, at dermed har hr. Glønborg selvfølgelig ikke afvist, at både jeg selv og eventuelt også andre på et senere tidspunkt kan få behov for at vende tilbage til dette meget centrale spørgsmål, om der i sin tid af den ansvarlige minister er givet enten forkerte eller vildledende oplysninger. Det er to spørgsmål, der stadig væk står åbne, og det er to spørgsmål, som jeg forstår at vi i dag ikke kan få et endeligt svar på, men også to spørgsmål, som vi i Folketingets egen interesse må søge at få afklaret, inden der går for lang tid.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg vil gerne takke for en lang, men også en god debat. Vi har berørt mange ting i disse timer, og det er jo skønt, at måske lige bortset fra forespørgselsstillerne har det været en meget konstruktiv debat. Vi indrømmer alle sammen, at 1991 har været et dårligt år med mange uheld. Det har man heller ikke lagt skjul på fra hverken DSB's eller ministeriets side, og ordførerne har også konstant været underrettet i Trafikudvalget om de ting, der er sket.

Hvis jeg skal komme med nogle kommentarer til de enkelte ordførere, vil jeg gerne starte med at sige til hr. Ole Donner, at jeg forstår godt, at man stiller denne forespørgsel, den er jo serveret på et sølvfad. Men jeg har en fornemmelse af, at det er det samme, som når man siger, at man ikke kan se skoven for bare træer, det er det princip, Fremskridtspartiet kører frem med. Jeg sad og skrev hver eneste ting ned, som hr. Ole Donner drog frem, og det var småting, det var enkelting alt sammen, ganske små bitte juletræer. Men skoven som helhed havde hr. Ole Donner slet ikke fået øje på.

At Danmark har en af Europas bedst fungerende jernbaner, har hr. Ole Donner forbigået i drønende tavshed. At regulariteten er en af de bedste i Europa, forbigår man fuldstændig, og at der skulle være monopol, selv om den ene ordfører efter den anden går op og beviser, at

**[Trafikministeren]**

det ikke er tilfældet. På Århus-Kalundborg-ruten skulle der også være monopol, jamen samtidig er der da konkurrence fra private foretagender. Hvad mener hr. Ole Donner egentlig at monopol er? Jeg giver SF fuldstændig ret i, at det eneste sted, vi har det, er på Esbjerg-Fanø-ruten, det tager jeg til mig. Men alle andre steder er der konkurrenter.

På landevejene er der også konkurrence. Når fordelingen er 80/20 i de private vognmænds favør, kan jeg da ikke se, at der ikke er konkurrence, og derfor er det mig ganske ubegribeligt, at man kan stå heroppe og sige, at DSB magter ikke at drive transportvirksomhed i Danmark. Jamen vi har jo alle sammen sagt, at der har været nogle fejl, og det beklager vi, og det retter vi. Det primære er da, at vi kan se, at der er begået nogle fejl, at vi har erkendt det, og at vi konstant er i gang med at rette fejlene.

Så kom hr. Ole Donner til at sige, at private vognmænds omsætning på stykgodsområdet er ca. 2 mia. kr., og at DSB's omsætning er under ½ mia. kr. – det er runde tal, jeg kan ikke huske dem alle sammen i hovedet, men det ligger lige deromkring. Vognmændene klarer sig altså! Men det mærkelige ved det, hr. Ole Donner, det er, at DSB har overskud på sin stykgodsvirksomhed, og alligevel kalder man det dumpingvirksomhed. Der er altså noget, der ikke er helt rigtigt her, og jeg synes, det er unfair. Hr. Ole Donner må enten tilsende mig eller komme herop og forelægge konkrete resultater med tal på, for ellers er det umuligt at diskutere, når man kun siger, at der står vistnok et lille træ derovre i skovkanten, og man alligevel ikke kan pege det ud. Det nytter altså ikke rigtig noget. Men bortset fra det synes jeg, det er glædeligt, at det blev markeret så tydeligt, at det store flertal ønsker et effektivt og godt DSB, og at vi er klar til at arbejde videre fra 1993 ud fra EF-direktivet.

Hr. Helge Mortensen og hr. Fischer omtalte også pendlere. Hr. Helge Mortensen refererede til Esbjerg-Kolding-banen, hvor der har været problemer, og til Kolding-Århus-banen, hvor der ikke længere er problemer tilbage af nævneværdig karakter. Hr. Fischer fremdrog et virkelig konkret problem, som ikke er helt løst endnu, nemlig Viby-Borup-problematikken, og her kan jeg oplyse, at DSB har besluttet at imødekomme pendlernes ønske om en bedre myldretidsforbindelse fra København til

henholdsvis Viby og Borup i forbindelse med indførelsen af sommerkøreplanen her i 1992. Før kan det ikke lade sig gøre.

Hr. Arne Melchior kommenterede hr. Fischers spørgsmål angående volden i S-togene, og jeg er enig med hr. Arne Melchior i og også glad over, at forholdene er blevet betydeligt bedre. Der er jo ikke alene sat flere togrevisorer ind, så der er flere synlige servicefolk i uniform. S-togene bliver løbende ombygget i øjeblikket, alle vognene får gavlvinduer, så man kan se fra vogn til vogn, og det skulle gerne være med til at skabe større sikkerhed for passagererne. Og selv om man nok generelt kan spore en stigning i antallet af voldssager, har det ikke været tilfældet for DSB's vedkommende, tværtimod.

Hr. Fischer stillede også et helt konkret spørgsmål om Køge Bugt-banen. Jeg vil gerne oplyse, at der har været afholdt et møde, den 3. december hvis jeg husker rigtigt, hvor repræsentanter for HT, DSB og kommunerne blev enige om en bedre koordinering af busdriften, så afgangstiderne for tog og rutebiler i dette område kommer til at passe bedre sammen.

Hvis vi ser på nogle af de øvrige spørgsmål, fremsatte hr. Helge Mortensen en hel del betragtninger om det kommende forlig om jernbanerne. Det vil jeg ikke kommentere nærmere her, det stod jo fuldstændig for sig selv, og vi skal jo se på det nye forlig på et tidspunkt. Samtidig fik vi trukket Venstres synspunkter tydeligt frem, og her vil jeg gerne sige, at det vil være en virkelig god forretning, hvis vi kan få jernbanedriften i Europa til at fungere. Jeg vil også godt sige, at der er meget, meget større muligheder, end selv jeg drømte om, da vi begyndte at forhandle mulighederne for samarbejde på kryds og tværs mellem de enkelte landes jernbaneselskaber, så jeg håber, at det kommer til at gå pænt. Jeg kan ikke under nogen omstændigheder se, at det ikke skulle kunne være til fordel for DSB, og jeg er helt sikker på, at alle vil kunne forstå, at det kun kan blive en fordel for vort erhvervsliv og vort transportsystem, når der bliver daglige afgang fra Danmark af heltog fra hele Skandinavien til de store europæiske nationer.

Så stillede hr. Kim Behnke mig et spørgsmål, som jeg egentlig var nødt til at sidde og spekulere lidt på: Nævn to eksempler fra DSB, der har fungeret fra starten. Og efter denne sto-

**[Trafikministeren]**

re debat var det da godt, at der var en frokost-pause. Nu kan jeg se, at hr. Kim Behnke ikke er her i salen, men så vil jeg bede hr. Ole Donner overbringe svaret til ham: Elektrificeringen – de store kørselsledningsanlæg, et milliard-projekt, er taget i brug, uden at der har været problemer overhovedet. Vi har også indført det elektroniske fragtbrevssystem, og pudsigt nok har det også virket. Skal vi gå videre? Så havde vi plusboksen, dér blev lige pludselig alt udsolgt. Jeg kan også nævne godskøreplanen – nu har vi kritiseret personkøreplanen – men godskøreplanen har været uhyre effektiv. Jeg har ikke hørt kritiske bemærkninger om den, det kan selvfølgelig være, at hr. Ole Donner har det, men jeg har ikke. Og nu gider jeg ikke stå og nævne flere, hr. Ole Donner kan jo få noget særundervisning på et senere tidspunkt, hvis det skønnes at være nødvendigt. Men der var altså gode ting at hente.

Så fik vi en stor debat, da hr. Bilgrav-Nielsen udtrykte ønske om, at vi skulle tage rammeaftalen op og gå i gang med den med det samme. Jeg vil gerne sige, at der i længere tid har været en debat mellem generaldirektøren og mig om den langsigtede plan, fordi vi jo kommer til at ligge lige i smørhullet. Med Storebæltsforbindelsen kobler vi high-speed-train-systemet ind til København, vi skaber hovedjernbaneforbindelse mellem København og Centraleuropa, når vi får NordicLink etableret mellem Frederikshavn og Hirtshals og ned til grænsen, og når Øresundsforbindelsen kommer, etablerer vi en videre forbindelse mellem Skandinavien og Centraleuropa, hvor jernbanen bliver den bærende del. Derfor skal vi selvfølgelig være klar til at tage debatten.

Jeg skal ikke bryde nogen som helst aftale, jeg synes, vi har lavet en særdeles god aftale, men jeg er parat til at begynde at se på udviklingen, fordi det er nødvendigt. Danmark får chancen erhvervsmæssigt og transportmæssigt, ikke mindst på jernbaneområdet, og skal vi leve op til intentionerne i både EF og Skandinavien om, at mere og mere skal betjenes af jernbanerne, er vi også nødsaget til at tænke os godt om, for det er store investeringer, vi taler om, og her er jeg helt enig med hr. Bilgrav-Nielsen.

Derimod er jeg ikke enig i, at der er taget penge væk fra sortpletbekæmpelsen. Det er nøjagtigt det samme beløb, der har stået der

gang på gang, det kan nok siges, men der er i hvert fald ikke taget penge væk fra området. Jeg vil gerne sige, at der er ikke taget så meget som én krone væk fra DSB på grund af Storebæltsbyggeriet, der er taget nogle mandtimer. At vi har centraliseret, prioriteret elektrificeringen til Odense på grund af Storebæltsbroen, er jeg selvfølgelig hundrede procent enig i, ellers kunne vi jo lige så godt lade være med at bygge den. Man skal udnytte den, når den er færdig, benytte sig af den store fordel, så selvfølgelig skulle man være et skarn, hvis man ikke investerede i DSB's langtrækkende tog, som skal gå ind i den internationale trafik. Deri er jeg helt enig med hr. Arne Melchior.

Jeg vil gerne sige, at der er ikke taget én krone fra DSB's sikkerhedsbudget. Vi har haft nogle problemer med at gennemføre sikkerheden, fordi vi ikke har kunnet få reservedelene frem hurtigt nok, men det kan DSB ikke klandres for. Derimod er der givet en meget kraftig påtale, og jeg vil næsten sige udstedt sagsanlæg mod vedkommende firma, som ikke har leveret dem hurtigt nok. Alt har kun stået og ventet på disse dele, som et firma i Tyskland skulle levere, så sikkerheden kunne forbedres yderligere. Der har ikke været tale om mangel på penge.

Hr. Arne Melchior nævnte, at man hellere skulle have brugt de 400 mio. kr. Men det er jo reelt til brug for sikkerhedssystemets udvikling, at man har denne reservekapital, og vi kunne jo ikke have brugt den alligevel, fordi vi ikke kunne få reservedelene.

Der blev talt meget om »Ask« og »Urd«, men jeg synes, jeg var ærlig i mit første indlæg om hele problematikken, og derfor vil jeg ikke genoptage den debat.

Jeg vil gerne sige tak for en særdeles god debat, og det har også glædet mig, at DSB's ledelse har været til stede og fulgt en kritisk debat, men for næsten alle partiers vedkommende også en positiv debat.

**Ole Donner (FP):**

Jeg har sagt det før fra denne talerstol, og jeg vil gerne gentage, at jeg synes, trafikministeren er en umådelig flink mand. Vi har åbenbart alle sammen nogle mangler eller fejl, vi beskylder i hvert fald hinanden for det, idet ministeren siger, at jeg ikke kan se skoven for bare træer, og jeg mener, at ministeren er i præcis den samme situation.

[Ole Donner]

Men jeg vil gerne sige til ministeren, at jeg er imponeret over, at det virkelig lykkedes for ministeren på de få timer, der har været til rådighed, at finde enkelte ting, der har fungeret inden for DSB, og det vil jeg selvfølgelig give videre til hr. Kim Behnke, som desværre skulle gå til et andet møde, men han vil jo kunne læse disse ting i Folketingets forhandlinger.

Jeg tror, ministeren sagde, at jeg kunne se små juletræer hist og her. Jeg kan ikke forstå, at ministeren ikke kan se, at »Ask« og »Urd«-skandalen og »Tycho Brahe«-skandalen, hvor 54 personer kom til skade, er lidt mere end små juletræer; det kunne måske nok være nogle grantræer, der kunne bruges på torvene op imod jul. Jeg skal ikke genoptage monopoldiskussionen, men alene sige, at jeg fastholder stadig væk, at DSB i hvert fald har monopol på at bruge jernbaneskinnerne.

Så siger ministeren, at stykgodstransporten med lastvogne giver overskud, og at jeg skal komme med nogle konkrete tal, som vi kan diskutere. Jeg vil gerne kvittere, hr. minister, og sige, at jeg vil meget gerne inden for den nærmeste fremtid igen stille et par af de spørgsmål, jeg har stillet tidligere, hvor jeg har bedt om at få at vide, hvorledes DSB kalkulerer sine transporter af stykgods. Jeg skal komme med et konkret eksempel: Prisen på transport fra Nordjylland til Fyn var, så vidt jeg husker, 115 kr. pr. palle, så kom DSB med en dumpingpris på 90 kr., og så rådede jeg det pågældende firma til også at sige, at de en gang imellem kørte til København, og hvad de så skulle give. De skulle give det samme, og derfor spørger jeg: Hvor mon pengene er til færgebilletten? Men på grund af ministerens opfordring vil jeg selvfølgelig stille dette spørgsmål endnu en gang, så vi kan få lejlighed til at diskutere de konkrete tal.

Så synes jeg i øvrigt, det har været rart at have denne forespørgselsdebat. Alle har været oppe for at kritisere hinanden, og Fremskridtspartiet har sådan set bare kunnet lytte med og være enig i mange af de kritikpunkter, der er blevet rejst heroppefra. Jeg er f.eks. glad for, at hr. Bilgrav-Nielsen nu har taget initiativ til, at man vil gå i gang med at genoptage rammeaftalen og drøfte dens indhold.

Hr. Glønborg mente, at forespørgslen var blevet rejst på et forkert tidspunkt, og henviste til de ting, som vi har fået at vide i udvalget.

Det er jeg selvfølgelig enig med hr. Glønborg i, men vi synes altså alligevel, at det er formålstjenligt at få debatten rejst i Folketinget, så også offentligheden har en chance for at vide, hvad det er, der sker.

Hr. Helge Sander fra Venstre talte en hel del om DSB og var i hvert fald her fra talerstolen kritisk. Hr. Helge Sander sagde bl.a., at rederier, busselskaber og andre områder var grydeklare, lige til at privatisere. Så kan man ikke rigtig forstå, at Venstre også i dette tilfælde trykker anderledes på knappen, når det kommer til stykket. Venstre har magten og æren til at kunne komme frem med noget om privatisering, og vi vil meget gerne være med til det, hvis Venstre vil følge det op, man siger fra talerstolen.

Jeg skal ikke tage debatten op om »Ask« og »Urd«, men alene henholde mig til, at hr. Tommy Dinesen og jeg på et tidspunkt spurgte i Trafikudvalget, hvor mange penge man regnede med at man nu skulle bruge på ombygning af »Ask« og »Urd«, og der blev sagt få millioner kroner, så vidt jeg husker 4-5 mio. kr. Vi spurgte, fordi vi havde hørt fra sædvanligvis velunderrettet kilde, at det ville koste 15-20 mio. kr., og nu er der jo noget, der tyder på, at disse kilder ikke har været så velorienterede endda, for beløbet kan måske blive væsentlig større.

Vi er altså glade for, at debatten i dag er gået, som den er. Vi havde ikke de store forventninger til, hvad der skulle komme ud af det, men vi må sige, at vi er overraskede over og glade for, at der alligevel er blevet diskuteret så meget her i dag. Vi synes, det er sundt og godt, at det er sket.

Fremskridtspartiet fremsætter ikke noget dagsordensforslag i dag, men vi stemmer imod det dagsordensforslag, der er stillet af forligspartierne, ikke mindst fordi vi synes, det er forvattet.

Hr. Glønborg sagde her fra talerstolen, at DSB's ledelse ikke skulle regne med det, der stod i dagsordenen, fordi det ikke var ment, som det stod; man rynkede brynene og sagde, at nu skal man altså tage sig sammen i DSB. Det er jeg enig med hr. Glønborg i, men jeg synes alligevel, man skulle have skrevet i dagsordenen, præcis hvad det var, man mente.

Og så vil jeg godt sige for mit eget vedkommende, at det, der har været mest uacceptabelt,

[Ole Donner]

er, at man ikke overholder tidspunkterne. Men når jeg tænker på, at da debatten her i dag startede kl. 13, så jeg mig rundt i salen, og bl.a.ovre i hjørnet, hvor embedsmandslogen er, var ikke én eneste til stede kl. 13, ikke én, så forstår jeg det bedre, hvis det er disse mennesker, der skal svinge pisken over de andre for at få dem til at køre til tiden og fortælle dem, hvordan man gør. Når man ikke engang, når man skal være til stede her i folketingssalen, overholder tiden – jeg kan forstå, hvis en enkelt kommer for sent, men alle kom for sent – kan jeg bedre forstå, at man har svært ved at overholde køretiderne inden for DSB.

(Kort bemærkning).

**Glønborg (KRF):**

Jeg vil blot lige rette det fejlцитat, som hr. Ole Donner gjorde sig skyldig i. Jeg sagde faktisk ikke det, som hr. Ole Donner citerede mig for, og det vil man kunne læse i tidenden, men da der nu er kommet en hel del flere personer til stede end dem, der var, da jeg udtalte ordene, vil jeg godt lige korrigere.

Naturligvis skal teksten i dagsordensforslaget læses, som den står, men jeg sagde, at en hurtig og overfladisk læsning kunne føre til den tolkning, som hr. Ole Donner nu gav. Hvis hr. Ole Donner foretrækker at læse overfladisk, er han velkommen til det, men jeg tillægger DSB's ledelse evne til at læse det, der står, og forstå det ud fra den meget grundige besvarelse, som trafikministeren gav, og de pegefingre, som vi andre har løftet undervejs.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil gerne sige til hr. Glønborg, at jeg ikke citerede hr. Glønborg. I så fald ville jeg have sagt til formanden, at jeg citerede, hvor citatet begyndte, og hvor det sluttede.

Det er muligt, at jeg har fortolket hr. Glønborgs udtalelse fra første runde forkert, men alligevel. Hvis det nu havde været hr. Jens Thoft, der havde stået her på talerstolen, så ville han have sagt: Jeg vil vædde en sodavand på, at det, hr. Glønborg sagde nu, ikke var det samme, som hr. Glønborg sagde første gang. Det vil vi kunne kontrollere, når Folketingets forhandlinger foreligger i fortryk.

**Arne Melchior (CD):**

Jeg kan ikke undlade at sige tak til trafikministeren, fordi han bekræftede de oplysninger, jeg kom med i min lille disput tidligere på eftermiddagen med hr. Bilgrav-Nielsen. Det ville jo også for hele Folketinget være at have beg på fingrene, hvis man havde hindret DSB i at anvende nødvendige udgifter til opnåelse af den højest mulige sikkerhed, og det er selvfølgelig heller ikke tilfældet.

Jeg skal samtidig sige til ministeren, at mine kritiske spørgsmål om de mange afskedigelser i DSB ikke udelukkende gjaldt S-togene, men jeg talte om fødelinjerne til IC 3-ruterne. Det foregår landet over på en måde, der vækker betænkelighed, ikke kun hos de ansatte – det er helt naturligt – men også i meget høj grad hos passagerer og potentielle passagerer, som man altså derved mister.

Jeg er taknemmelig for at se på ministeren, at han erindrer sig, at det var sådan, ordene faldt, og jeg beder ham sammen med DSB se på, om vi ikke går for vidt i at spare og derved skader den kollektive trafik, som vi er enige om at ville gavne.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 28 af Helge Mortensen (S), Fischer (KF), Helge Sander (V), Arne Melchior (CD), Bilgrav-Nielsen (RV) og Glønborg (KRF) (se foran) vedtoges med 84 stemmer (S, KF, V, CD, RV og KRF) mod 7 (FP); 9 (SF) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **4) Første behandling af lovforslag nr. L 152:**

*Forslag til lov om ændring af lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension. (Omlægning af ægtefællepensionsordningen m.v.).*

Af arbejdsministeren (Kirkegaard).  
(Fremsat 10/12 91).

Sammen med denne sag foretoges den næste på dagsordenen opførte sag, nemlig: