

[Børnt Henriksen]

medord, fast policy for prisfastsættelsen i DSB. Derfor vil jeg gerne have et sådant tilsagn fra ministeren, også om en hurtig løsning på de konkrete problemer, og jeg er enig med den foregående taler i, at tingene bør kædes sammen i en drøftelse i det trafikpolitiske udvalg.

**Jes Schmidt (CD):**

Jeg står her atter som suppleant, idet den trafikpolitiske ordfører i CD-gruppen i dag er forhindret i at være til stede her i salen. Derfor vil jeg indskrænke mig til et par principielle betragtninger.

Jeg elsker statsbanerne, ikke kun, når det er tåget vejr og vi ikke kan flyve; men jeg er ikke en ukritisk beundrer af statsbanerne og deres gode service – jo nærmere man kommer til København i hvert fald – men jeg må erkende det ansvar, som dette folketings og finansudvalget har for DSBs takstpolitik – det har vi jo. Det er vores opgave at prøve at se til, at DSB ikke bliver alt for prøjsiske og alt for dygtige på nogle områder, altså på takstområdet. Principielt vil jeg gerne sige, og det siger jeg på CD-gruppens vegne, at CD-gruppen ønsker chancelighed for det private erhverv. DSB må ikke, og det må vi sørge for, benytte den monopolstilling, de har, til at føre en hård konkurrence over for det private erhverv. Hvordan er erfaringerne på dette område? Ja, jeg erindrer bl. a. i forbindelse med spareforhandlingerne i dette hus at have måttet kritisere, at man fra DSBs side, ikke på færgeområdet, men på godslinjernes område, oprådte lidt dygtigere og lidt mindre hensynsfuldt, end man burde, når det drejer sig om at konkurrere med privates køb af bilruter, som kom på markedet. Det er vores opgave at være på vagt over for disse ting.

Imidlertid vil jeg gerne tilføje, når dette er sagt, at vi i hvert fald nede i min landsdel har positive erfaringer med samarbejde på det trafikale område, og det omfatter også DSB. Det er den kollektive trafikordning, der blev indført for 3–4 uger siden nede i Sønderjylland. Det er ikke det samme som det, vi har her i hovedstadsområdet, men det er noget, som på en nogenlunde rimelig måde, også efter hvad jeg går ud fra befolkningen mener, opfylder de krav til kollektiv trafik, som en landsdel må have også i de egne,

hvor det ikke drejer sig om rentable ruter. Ind i dette samarbejde er gået DSB, men ind i dette samarbejde med amtet er også gået private ruter. Dette er et bevis på, for mig i hvert fald, at det kan lade sig gøre. Nu er busruter noget andet end færgeruter, det ved jeg da godt, men jeg kunne tænke mig at antyde det spørgsmål til ministeren, om det overhovedet er tænkeligt, at der kan findes muligheder for en lignende trafiksamordning, når det gælder færgetrafikken, så at man tager et rimeligt hensyn til det private erhverv og til DSBs pligter over for befolkningen, på grund af monopolstillingen.

I CD-gruppen har man i anledning af denne debat ventileret tanken, om det var rigtigt at foreslå, at der blev nedsat et særligt udvalg. Man har dog ikke, det vil jeg gerne sige, tænkt på at indføre en statsautoriseret revisor i et parlamentarisk udvalg, men man kom altså til den opfattelse, at dette dog vist ville være at sætte et nyt udvalg oven på et allerede bestående udvalg, hvis resultat vi ikke kender endnu, men måske kan denne debat give anledning til, at dettes arbejde fremskyndes, for det er klart, at der er dukket problemer op på færgeruternes område, som kræver en hurtig klargørelse, så vidt det er muligt.

Jeg kan i det store og hele på CD-gruppens vegne tilslutte mig det allerede nævnte som et positivt resultat af denne forespørgselsdebat, nemlig at trafikudvalget afholder nogle hurtige møder med trafikministeren og trafikministerens tjenestemænd for at skabe klarhed om problematikken: hvad det nu virkelig er, der er skævt, hvad der ikke er skævt, og hvilke udveje vi finder.

Så har der været talt om Storebæltsproblematikken her fra denne talerstol. Jeg er også vidende om, eller det blev mig bragt nær, at der vistnok, men det vil jeg gerne vide nøjere, er noget skævt f. eks. i containertrafikken over Store Bælt, at DSB dér giver en begunstigelse, der går langt ud over, hvad en rentabel privat erhvervs virksomhed kan tillade sig. Det er disse ting, som vi gerne vil have nøjere undersøgt. Interessant vil det også være for os at høre nærmere om færgebygningen for Store Bælt set i relation til den af folketinget besluttede bygning af en trafikforbindelse over eller under Store Bælt. Der skal ikke være nogen tvivl om – det vil jeg gerne sige her – at CD-gruppen principielt og hel-