

[Dohrmann]

Hvorom alting er, synes vi i allerhøjeste grad, det er tiltrængt med nogle ændringer inden for den kollektive trafik, men de går ikke i samme retning som dem, hr. J. K. Hansen gav udtryk for, nemlig bare at give nogle flere skatteydermidler. Det tror vi ikke vil hjælpe – og slet ikke de rejsende.

Larsen-Ledet (RV):

Den kollektive trafik og herunder selvfølgelig også DSB har, når der har været tale om økonomiske forhold fra statens side, ofte været fremme i den offentlige debat, og det er selvfølgelig også sådan, at alle områder principielt er omfattet af nødvendigheden af rationalisering og effektivisering og besparelsesforsøg; det gælder alt inden for den offentlige sektor. Nu er det ikke noget nyt for DSB's vedkommende, for DSB har igennem flere år fået pålæg om besparelser og rationaliseringer, og der er foretaget budgetnedskæringer, og DSB har totalt færre ansatte nu end for 1 år siden. Med andre ord der er sket en hel del.

Det er ikke nogen tilfældighed, at DSB ikke er en privat virksomhed, hvor man 100 pct. kan gå efter forretningsmæssige principper. Hvad med færgetrafikken til småøerne? Hvad med den vestjyske længdebane, som har været inde i debatten? Og hvad med det landområde, der ligger dér nord for Limfjorden?

Heldigvis har Folketinget stedse følt forpligtelse til, at disse områder har fået en god service fra DSB's side. En 100 pct. ren forretningsmæssig vurdering ville medføre, at hovedinteressen ville samle sig om hovedstæderne og øvrige store byer, og det ville efter min opfattelse ikke være ansvarlig trafikpolitik.

Plan 2000 er udarbejdet på baggrund af beslutningen om den faste Storebæltsforbindelse, og derfor synes jeg selvfølgelig, at det budskab, der kommer fra DSB om planer om udnyttelse af baneforbindelsen, når den står færdig i 1993, er vigtigt. Det ser for mig ud, som om DSB har opstillet en slagkraftig køreplan, som bygger på nøgleordene: service, fart, overskuelighed og miljø.

Hver halve time skal der afgå et tog fra København, som på 5 kvarter når til Odense, på 2½ time til Århus og Esbjerg og på 3½ time til Ålborg. Jamen det er da noget af en revolution, der er optræk til her. Man regner med en fordobling af antallet af rejsende, og det er helt

klart vigtigt for DSB at udnytte det forspring, man får ved, at der i en periode på ca. 3 år alene bliver en togforbindelse; vejforbindelsen kommer først senere.

Men forudsætningen for, at disse ting kan lykkes, er selvfølgelig, at der også bliver penge til at investere i nyt materiel, og at der er penge i DSB til at gøre det enten på den ene eller på den anden måde. Derfor kan man ikke uden videre fjerne DSB's mulighed for at gennemføre Plan 2000.

Vi respekterer fra radikal side, at trafikministeren ønsker foretaget en nærmere undersøgelse af DSB, om det er på de rigtige skinner frem mod år 2000. Vi taler om IC 3-tog, vi taler om de elektriske lokomotiver og om en række andre af de nye ting, der er på bedding, og som er nødvendige for, at det hele kan nås. Vi skal selvfølgelig ikke hindre DSB i at gennemføre den plan. Vi skal fra politisk hold medvirke til, at den budgetterede fordobling af passagertransporten kan blive en realitet.

Nu er det som noget glædeligt konstateret, at DSB har indledt samarbejde med de øvrige nordiske lande og oprettet et nordisk jernbaneselskab, som starter her i foråret med et selvstændigt tog til Ruhrområdet. Det er altså et område, hvor de enkelte lande hver for sig ikke er store nok, men hvor man, når man optræder i fællesskab, altså får baggrund for at kunne tage nogle nye initiativer. Det synes jeg der er grund til at hilse med tilfredshed, og det er også noget, der på det lange sigt selvfølgelig vil være indtjening i for DSB's vedkommende. Og det er jo helt klart noget, vi til enhver tid efterlyser også fra politisk hold.

Men inden for hele baneområdet og inden for det europæiske trafikområde er der meget stor aktivitet og dynamik. Således har Sverige haft omfattende planer om at styrke godstrafikken: Næsten en million langturstransporter skal flyttes fra vej til bane og svenske statsbaner tilføres store midler. I Østrig bliver jernbanenettet udbygget med over 17 mia. kr. over en 10-års-periode. I Vesttyskland siger man, der er for megen tung trafik på landevejene, og at den tunge lastbiltrafik skal fjernes fra motorvejene.

Der er altså virkelig oprud; der sker noget på en lang række felter. Derfor er det vigtigt, at vi med det, vi har her i Danmark, er moderne, dygtige, effektive og rationelle, så vi kan blive en del af det europæiske samarbejde på det