

[Inger Stilling Pedersen]

ske heller ikke så god, som den burde være, og den dag, man skal til at konkurrere med fly, forsøge at få folk til i stedet at tage toget, tror jeg også, at standarden skal en hel del op.

En anden vigtig ting er de områder, hvor der bor få mennesker. Det er jo altid dejligt at overtage en forretning med et godt kundeunderlag, det vil enhver gerne gøre. Men jeg gad vide, hvem man kan sælge til, når man ved, at uanset hvor meget man forsøger, vil der altid være et begrænset kundeunderlag. Jeg tænker på Vestjylland, Midtjylland, på de baner, vi har dér i dag, og skal man til at nedlægge dem – ja, det står der ikke direkte, men indirekte – kan man godt selv regne ud, hvilke ting der er mindst rentable, og når overskuddet nu skal være der, er der jo nogle ting, som vil være lettere at tage ud end andre, det behøver man ikke have studeret ret meget for at finde ud af, og det vil sige, at det bliver nogle bestemte mennesker, der kan se i øjnene, at når det skal give overskud, så er det os, der ryger.

Jeg vil nævne en anden ting angående DSB, som jeg har rejst før, nemlig betjeningen i togene. Det kan jo også være en måde at spare på at sætte nogle automater op og så afskedige folk, så sparer man jo penge. Men tænk på, hvad det betyder for de rejsende at skulle hen og spørge automaten, hvor man nu skal af, eller hvis man nu ikke kan få døren op eller man har et problem i toget. Så har man brug for nogle mennesker, man kan henvende sig til og få hjælp af. Sparer man derfor dem, får man måske større udgifter på grund af hærværk og mange andre ting. Jeg tror, at når man skal vurdere, hvordan man sparer, og hvordan man får økonomien til at hænge sammen, må man også se på den menneskelige faktor og gøre det sådan, at det er en fordel at rejse med tog.

Så er dér godstransporten. Jamen det er da en fordel at få så meget gods som muligt over på banen. Vi ved, at der bliver mere og mere trængsel på vejene, og de store lastbiler er der mange der ikke er så interesseret i. Nogle skal selvfølgelig være der, det er klart, for der er steder, hvor togene ikke går til, men den længeregående transport burde i meget højere grad være ovre på banen.

Det er også nævnt, at godstransporten skulle privatiseres. Jamen hvad med de steder, hvor det ikke kan betale sig for den private vognmand at køre ud? Vi havde noget om disse

transporter ud til yderområderne, hvor det netop blev sagt, at DSB havde forpligtelsen til at komme ud i alle yderområderne.

Hvis man går over til privattransport, så er der jo slet ikke nogen, der sørger for de menneskers transportmuligheder. Vi skal måske alle sammen klumpes sammen i nogle byer, for det er det nemmeste og billigste, men det er i hvert fald ikke nær så behageligt at bo dér.

Jeg håber, at når man skal til at se nøjere på det, og i hvert fald hvis man vil have Kristeligt Folkepartis medvirken, så skal der ændres en hel del på det. Vi tror, at DSB kan komme til at fungere godt, og kan det ikke komme til at give overskud, må vi se på, om der er mening i det underskud, der er, eller om det betyder, at vi i stedet får nogle problemer.

Jeg håber, at vi får et godt resultat.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg vil gerne benytte den mulighed, jeg har for at komplimentere fru Inger Stilling Pedersen for hendes indlæg her, som indeholdt mange af de helt væsentlige betragtninger for DSB og for enhver form for statsvirksomhed. Jeg synes, det var fremragende; som altid klar tale fra fru Inger Stilling Pedersen.

Jeg har selv tidligere formuleret noget lignende i retning af, at der selvfølgelig er private nok, herunder hr. Behnke, som vil transportere breve, gods eller personer fra København til Odense, til Esbjerg, fra København til Århus og Ålborg, men hvem bringer godset og brevene og menneskene fra Saksøbing til Ringkøbing eller fra Nykøbing Mors til Nykøbing Falster eller fra Skagen til Gedser eller fra Rømø til Bornholm? Det er der altså ikke mange private der lægger billet ind på, og det er og bliver en politisk vilje i dette land, at den service skal bestå.

Jeg gratulerer trafikministeren med, at han nu har et flertal i Folketinget bag sin modstand imod nogle af sine regeringskolleger i de kraftige besparelsesplaner, der foreligger, og dette flertal består jo helt klart af Socialdemokratiet, SF, CD, Kristeligt Folkeparti og Det Radikale Venstre. Det må være en god viden at have, når trafikministeren fortsat skal arbejde for en fornuftig, en rationel, en moderne, en forretningsorienteret, men også en servicebetonet og attraktiv kollektiv trafik.