

[Tommy Dinesen]

re nogle vandtætte skotter til godsdivisionen, som hr. Bilgrav-Nielsen var inde på. Det ligger i forslaget, at det er op til DSB, om man ville lave det. Dette forslag er netop blevet fremsat, fordi jeg i Radioavisen sammen med hr. Helge Sander sagde noget om disse ting, og det forpligter selvfølgelig.

Jeg kan da se masser af decentralisme i det, og jeg kan da også godt se konkurrencen. Hvorfor skal DSB ikke have lov til at have konkurrencen?

Selvfølgelig er der nogle områder, hvor de ikke kan konkurrere, fordi de udfører en samfundsmæssig opgave, og det skal de også, det er derfor, at de får 1,1 mia. kr. om året netop til persondelen inden for DSB, der da er meget vigtig.

Så kommer alle de andre ting. Det har forbavset mig meget, at finansministeren siger nej til, at DSB kan låne penge i Skibskreditfonden. Hvorfor kan de ikke få lov til det, når deres konkurrenter kan? Selv udenlandske konkurrenter kan, og som der vistnok står i forslaget, er der 4 mia. kr. Hvorfor skal DSB ikke have lov til det nu, hvor der virkelig sker noget i Østersøen, hvor DSB virkelig har nogle muligheder for at lave noget på dette område? Jamen det er da åbenlyst!

Hvorfor er der indtil nu ikke sket noget med hensyn til Difko på Kattagatruerne? Man har allerede i loven om Storebæltsbyggeriet skrevet, at der skal være et samarbejde deroppe, men der er stadig væk ikke sket noget. Der er noget med nogle fremtidige katamaranskibe og sådan noget, men ellers er der da ikke noget samarbejde, og det er i hvert fald spild, synes vi i SF.

Det er det samme som med A. P. Møller. Det kan måske forbavse nogle, men A. P. Møller er et af de største firmaer på godssektoren, der findes i hele verden. De har over 100.000 containere og en fantastisk knowhow, og når nu EF om nogle år siger, at skinnerne er fri, så alle kan leje sig ind, så er det da vigtigt, at DSB har prøvet sammen med vognmændene og sammen med A. P. Møller at gå ind, ligesom de gør f.eks. i Amerika, hvor de kører fra coast til coast med deres egne lokomotiver osv., og det vil være en fordel, at det er DSB, altså staten, som skal forhandle f.eks. med Deutsche Bundesbahn, for de er anerkendt mange steder.

Jeg opfattede hr. Helge Mortensen på den måde, at hr. Helge Mortensen er enig i, at der skal ske noget a la det, som forslaget her beskriver. Jeg er så til gengæld ikke så begejstret for den rammeaftale, der ligger. Jeg mener, at de 1.700 mennesker, der er blevet fyret inden for DSB, ærlig talt gør det meget svært at elske DSB for øjeblikket. Det er sådan, at togene lige pludselig stopper på skinnerne og ikke vil videre.

Der er sket noget i DSB, og dette kunne måske være medvirkende til, at DSB kom mere op på dupperne, for hvis man skal have en ordentlig kollektiv trafik, skal den være up to date, ellers kan man se, hvordan det er gået i England; dér har de kørt både den private og den kollektive trafik helt ned.

Hr. Helge Sander var inde på, at det er nye selskaber og andre muligheder. Vi har været oppe og se på de nye hurtigtog i Oslo og kørte med dem til Stockholm, og vi ved, at DSB godt vil lave noget med Norge og Sverige, altså at de tre statsbaner går sammen for at lave nogle hurtigtog til f.eks. Hamburg. Det er da noget af det, der i allerhøjeste grad er behov for, og det er ikke min opfattelse, at man skal vente. Jeg tror, at vi skal være hurtigt ude, hvis DSB skal have mulighed for at gøre sig i fremtiden.

Hr. Ernst B. Schmidt kunne heller ikke forstå det her og synes, at det med konkurrencen er noget værre noget.

Så skal der være fuld frihed under ansvar. Jamen hvis man på dette område kun vil have den helt store konkurrence, kan man da godt gøre det. Som jeg sagde før, har man gjort det i England, hvor det hele rent ud sagt er kørt af sporet. Der er nemlig en meget dårlig kollektiv trafik i England, og så er der så mange biler på vejene, at man heller ikke kan komme frem dér. Derfor var jeg meget glad for de ting, som hr. Bilgrav-Nielsen sagde, og som vi altid har været enige om på trafikområdet. Jeg er meget enig i, at der bør laves et forslag om trafikforskningsråd her i landet. DSB er selvfølgelig en del af hele trafikken, men det, der altså virkelig er behov for, er en landstrafikplan, således at vi er fri for det, vi ser for øjeblikket, nemlig at borgmestrene i de forskellige amtskommuner efterhånden har fundet ud af, at jo flere amtsborgmestre eller borgmestre, de kan komme med i Trafikudvalget, desto mere berettigede er de til at få en masse veje.