

[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.