

### Ole Donner (FP):

I løbet af det sidste år har DSB gang på gang vist sig ude af stand til at forvalte sit transportmonopol på forsvarlig måde. Nok har man også været forfulgt af uheld, men i meget vid udstrækning er disse uheld netop kun sket, fordi man fra DSB's side har forvaltet efter tilfældighedens princip, og der findes næppe nogen navne, der er mere kendte end netop »Ask« og »Urd«. Hvilket barn har ikke hørt om de to ulykkelige færgers kamp mod uheld, inkompetence og den farlige natur?

Er der tale om morsomme elementer i det danske land eller skandaløse forhold for den danske indenrigstrafik? Spørgsmålene er mange, men det vigtigste er dog, om DSB som statsdrevet foretagende i det hele taget er i stand til at magte den opgave, det er at sikre den danske infrastruktur. I et ørige som Danmark er det for de forskellige øers befolkning af altafgørende betydning, at det er muligt at komme hurtigt, billigt og sikkert fra sted til sted. Efter DSB's skandaløse behandling af de sagesløse skatteydere og brugere bør vi overveje, om det er forsvarligt, at en så vigtig opgave varetages af et monopoliseret statsforetagende. Det skal i øvrigt i parentes bemærkes, at det er de selvsamme borgere, der over skattebilletten finansierer DSB's underskud på flere milliarder kroner.

Generelt må man konstatere, at DSB i det forløbne år gennemgående har opført sig, som om service var et fuldstændig fiktivt begreb. De nye og på forhånd højt roste IC 3-tog viste sig som de mest luksuriøst indrettede saunaer. I sommerens hede kunne man da i det mindste glæde sig over, at det ikke var lykkedes DSB at skaffe et tilstrækkeligt antal af de nye tog. Der kom nogle forsinkelser, men så kunne man for en billigere pris slippe for at komme i svedekassen.

IC 3-togene har haft utrolig mange andre problemer. Den første leverance af togene kan ikke kobles sammen med de senest leverede, afgangstider og ankomsttider kan sjældent overholdes, pladsbestillingen, som ministeren var inde på, er katastrofal. Det er nødvendigt, for at folk i det hele taget kan komme med IC 3, at man får forbedret disse pladsreservationer. Der er opstået brand med kraftig røgudvikling, fordi det er kommet bag på DSB, at bladene falder af træerne. Det var nogle af de

problemer, der har været med IC 3-togene, der igen afslører med al ønskelig tydelighed, at DSB ikke magter at planlægge og administrere sit monopol på forsvarlig måde. Efter hvad jeg har hørt, skal IC 3-togene sendes op til Sverige, så man kan se, om de kan køre i snevejr. Det synes jeg i øvrigt er en fornuftig disposition.

Vi har set adskillige eksempler på, at man ikke har kunnet få IC 3-togene over Storebælt på grund af broklapperne ved færgerne. Ældre mennesker med kufferter er stået på i f.eks. Roskilde, men har ikke kunnet nå at komme over med færgen, fordi de selv skulle transportere kufferterne om bord.

S-togstrafikken i København har været plaget af store forsinkelser både på grund af tekniske vanskeligheder som ledninger, der igen og igen falder ned på sporene, og af andre uforståelige årsager. Man bør nok overveje, om man ikke fremover skal ændre »køreplan« til »hensigtserklæring«.

DSB har en decideret transportforretning med stykgods, som ministeren også var inde på, i direkte konkurrence med private vognmænd, der har meget svært ved at klare sig i konkurrencen, fordi DSB kører for udprægede dumpingpriser. Det kan ikke lade sig gøre at få en kalkulation over dem igennem udvalget, så det kan altså ikke lykkes at få de rigtige priser frem. Der er ingen private vognmænd, der kan hamle op med sådanne priser, og det er klart, når man lader DSB-lastvognene køre over for næsten ingen penge.

1991 var havariernes år for DSB med usædvanlig mange kaj- og færgepåsejlinger. Samtidig har de mange havarier afsløret en manglende planlægning hos DSB, der dårligt har formået at uddanne skibsførere og skibspersonale tilstrækkeligt til at føre de nye færger, og beredskabet ved katastrofesituationer lader meget tilbage at ønske for færgernes vedkommende, for trods alt må man sige, at DSB har været hurtigt ude med katastrofehjælp, når det har drejet sig om toglykker, men dér har de også stor erfaring.

Uhældene med færgerne har været mangfoldige. Den 14. marts kolliderede DSB-færgen »Dronning Margrethe« med et containerskib, og uheldet skete angiveligt, fordi DSB-færgen sejlede for hurtigt i tæt tåge uden at holde udvig, og det kostede desværre et kvindeligt be-