

[Helge Mortensen]

Introduktionen af den nye køreplan K91 betød på nogle områder et kaos i forsinkelser og aflysninger. Den betød også, at de kunder, som DSB først og fremmest ud fra samfundsmæssige hensyn skal betjene, nemlig pendlere, i stor udstrækning blev ladet i stikken. Jeg synes også, det er rigtigt at sige, at DSB efterfølgende har rettet op på forsinkelserne og på transporten af pendlere.

Igangsættelsen af IC 3-togene betød indkørvanskeligheder; der er fejl i IC 3-togene, som DSB ingen lod eller del har i. Men det er vel rigtigt at sige, at man satsede hårdt, man tog en chance, og man tog en for stor chance ved introduktionen af disse nye tog.

Den største chancesejlads fandt imidlertid sted på ruten Århus-Kalundborg, og jeg vil sige, at det ikke først og fremmest er DSB, men det politiske flertal, som stod bag udskiftningen af »Peder Paars« og »Niels Klim« med »Ask« og »Urd«, som bærer hovedansvaret.

Når ministeren i sit svar henviser til, at man har fået stemplet for et godt gennemført salg, må jeg sige til ministeren, at DSB jo ikke er nogen købmandsforretning, det er et transportselskab, og hvis ministeren ser på Århus-Kalundborg-rutens tilstand netop nu, må man sige, at det ikke er nogen særlig heldig beslutning, flertallet traf, navnlig hvad angår passagertrafikken. Men generelt er denne rute så at sige nede på sokkeholderne. Vi har et løfte i Trafikudvalget om, at DSB ville sætte en markant markedsføring ind for at genskabe rutens troværdighed og kundegrundlag. Jeg efterlyser fortsat, at en sådan markedsføring med en sådan konsekvens bliver sat i værk.

Sammenfattende kan man sige om denne kritik, at det efter min opfattelse må mane til eftertanke både hos ministeren, hos generaldirektøren og hos DSB's ledelse, i hvor stor udstrækning man ønsker at flytte administrationen til Folketingets Trafikudvalg frem for at have den i DSB's Generaldirektorat og i ministeriet. Jeg tror, at disse overvejelser er gjort. Men jeg må sige, at de problemer og den kritik, der har været – både dem, jeg har nævnt, og dem, hr. Ole Donner har nævnt – i sommerens løb punkt for punkt har været grundigt behandlet i Folketingets regi, så der er ingen grund til at beslutte sig for at gøre det nu. Det har vi for længst gjort og også, som jeg har tilkendegivet, med en heldig virkning. Der er

sket forbedringer, der er sket opstramninger hos DSB.

Det, der er afgørende og vigtigt, er tilliden til, at DSB fortsat på betryggende vis kan varetage den transportopgave, de har for samfundet. Den tillid, som er vist af et flertal bag DSB-aftalen, som udløber med 1993, skal DSB fortsat have. Vi finder det helt afgørende, at DSB's rolle i fremtiden er, som den hidtil har været, men måske med øget styrke. DSB skal danne grundlaget for den danske transportpolitik også i overensstemmelse med de overvejelser, der foregår i vores nabolande og inden for hele EF. Det gælder ikke kun driften, det gælder også de investeringer på DSB-området, som DSB i fremtiden skal forvalte.

Sverige investerer milliardbeløb i jernbanenettet. Endnu mere investeres der syd for grænsen; vi skal i de kommende år matche udviklingen for jernbanen i overensstemmelse hermed, og vi vil gøre det i tillid til, at et flertal fortsat vil bakke op om denne udvikling. Det er opgaven at lade jernbanerne overtage større og større andele af transporten, både når det drejer sig om persontrafik og om gods.

Så vil jeg gerne komme med en enkelt kommentar til en af hr. Ole Donners påstande, nemlig den, at DSB kører med dumpingpriser. DSB er sat til navnlig inden for persontransportområdet at forvalte en samfundsmæssig opgave, som navnlig består i at opretholde en infrastruktur til gavn for både borgere og virksomheder og dermed for erhvervslivet. Denne opgave består også i, at man kan transportere godset i konkurrence med vognmændene, og jeg vil gerne sige til hr. Ole Donner, at når alt kommer til alt, betaler DSB en større andel til deres infrastruktur – skinnerne – end vognmændene betaler til deres infrastruktur, nemlig vejene. Det er et forhold, som vi bliver nødt til at se på i de kommende år, et forhold, som er overset i den kritik, som vognmændene og hr. Ole Donner rejser.

Der er foretaget investeringer, som har været betroet, og som fortsat skal betros DSB; lad mig nævne Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen. Elektrificering er påbegyndt, og det er vigtigt, at elektrificeringen får en sådan udvikling og sikkerhed for gennemførelse, at DSB kan holde op med at indkøbe dieseltog og udelukkende beskæftige sig med en elektrificering af området. Også S-togs-