

Trafikministeren (Ikast):

Nu var hr. Kim Behnke så venlig at trække mig ind i debatten her, og så vil jeg gerne, at han citerer mig rigtigt for det, jeg har lavet nede i EF. For det er ikke kun Deutsche Bundesbahn, der må køre på DSB's strækninger. Det er også DSB, der må køre på alle de øvrige internationale strækninger, dog under hensyntagen til national sikkerhed, således at der er co-pilot med og man kan overholde de sikkerhedsregler, der er for jernbanens drift i det enkelte land. Dermed åbnes der også for konkurrence.

Men hvis jeg hørte rigtigt, spurgte hr. Kim Behnke, om han i dag kunne få lov til at køre strækningen Ålborg-København. Det ville hr. Kim Behnke aldrig kunne få. Efter 1993 ville han kunne få en tilladelse, såfremt han kunne præstere en sikkerhed, som gælder for danske jernbaner, og materiellet er godkendt. Også personellet skal være godkendt til at kunne køre efter sikkerhedsbestemmelserne, og endvidere skal der være en co-pilot i en sådan situation. Og det gælder i samtlige EF-lande. Dermed kan hr. Kim Behnke se frem til at drive stordrift på jernbaner, hvis han opfylder betingelserne. Men det er givet, at det er den største fordel for DSB.

Vi er et lille land, hvor ikke ret mange af de store lande har interesse i at køre, men vi har så sandelig interesse i at komme til at køre både i Tyskland, i Holland, i Frankrig, i Spanien, i Italien og med tiden nok også andre steder. Derfor er det en meget stor fordel for et lille land at få lavet en sådan aftale.

I øvrigt vil jeg gerne sige til hr. Kim Behnke, at jeg undrer mig over, at der skulle gå så mange år fra, at man forlod det nationale jernbanesystem, til, at vi fik et koordineret EF-jernbanesystem. Nu har startskuddet lydt.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg kan forstå på ministeren, at der fra 1993 bliver stillet særlige krav til sikkerhed og til dygtighed for at kunne køre på det danske skinnenet. Det må jo så betyde, at DSB er i fare for at miste deres monopol til den tid.

Desuden udtrykker ministeren stor glæde over, at det nu bliver muligt for Danmark at komme til at køre i Tyskland og Holland og Frankrig og alle mulige andre steder.

Det forstår jeg simpelt hen ikke at man kan sige fra konservativ side. Når DSB kører med så stort et underskud, som de gør i øjeblikket, kan det da ikke være nogen fordel, at de skal ud at køre i det store Europa og dermed få endnu større underskud.

Helge Sander (V):

Først og fremmest tak til trafikministeren for besvarelsen!

Der er grund til at komplimentere DSB, og det gjorde ministeren. Men der er også grund til at hæve røsten med kritiske bemærkninger, og det gjorde ministeren også.

Jeg synes, det er væsentligt på positivsiden at understrege det fundamentale, nemlig at DSB har overholdt den økonomiske ramme, og at også personaleforholdene inden for den store organisation er inden for rammeaftalen.

Det er i hvert fald nogle væsentlige, fundamentale forhold, men det ændrer selvfølgelig ikke det forhold, som allerede er blevet nævnt herfra, nemlig at produktsiden ikke giver anledning til at klappe i hænderne – i hvert fald ikke på alle områder.

Jeg ved, at der er strammet op, og at der er foregået en genopretning på en række områder siden november måned, og effekten er heller ikke udeblevet. Men jeg vil også nok sige, at der skal ikke særlig store skæverter til, før det bliver slået stort op i disse dage.

Jeg kan ikke lade være med at hæfte mig ved IC3, som jeg indiskutabelt mener er et særdeles godt og rigtigt produkt, som ikke alene DSB, men stort set alle danskere vil få megen glæde af i fremtiden. Der har ubestrideligt været startvanskeligheder, men de er heller ikke blevet underdrevet. Det bliver de heller ikke i dag, når hr. Ole Donner taler om, at det ligefrem er en sauna, fordi der måske en enkelt dag eller to har været problemer med varmen.

Men det, jeg synes der er grund til at sige i forbindelse med IC3-lanceringen, er, at der her er forekommet nogle ganske uacceptable forhold, fordi man nok har taget munden for fuld.

Sammen med IC3-lanceringen har man sidste sommer indført en ny omfattende køreplan og taget et nyt reserveringssystem og nye regler for pladsreserveringen i brug. I en så stor organisation, der er så omfattende, hvor der er involveret så mange mennesker og så megen teknik, er det for stor en mundfuld. Man magtede