

[Arne Melchior]

Jeg har et par kommentarer til hr. Helge Mortensen. Jeg mener ikke, at satsningen på IC 3 var for stor. Der har været mange vanskeligheder. Jeg kender dem godt. De fleste af dem har sikkert ikke været DSB's fejl; måske kunne ingen andre have gjort det bedre. Dette er revolutionen og chancen for en stigende benyttelse af tog. Derfor tror jeg, at satsningen var vigtig og nødvendig.

Men jeg er enig med hr. Kim Behnke i, at pladsreservationssystemet var fuldstændig rivogalt i sin grundtanke; det viser en mangel på tjener- og servicesind. Dette skulle være en shuttleservice på hovedruterne mellem de større byer i Danmark, og derfor var hele tanken om denne pladsreservation helt i modsætning til, hvad jeg mener DSB bør anlægge af be-  
 dragtninger.

Vedrørende »Ask« og »Urd« efterlyste hr. Helge Mortensen en markedsføring. Jeg tror, det ligger lidt ud over, hvad vi skal blande os i. Som mangeårig markedsføringsmand vil jeg i hvert fald fraråde, at man sætter en markedsføring ind, før ruten er i orden. Det er forretningsmæssigt nok noget af det værste, man kan gøre – at bruge penge på reklame og så ikke kunne leve op til det, man har lovet. Så det tror jeg vi skal overlade til DSB.

Og jeg ville ønske, at ruten snart var i en sådan stand, at det var værd at ofre kroner på, for det skal man selvfølgelig have lov til. Der er ikke tale om, at det er skatteyderkroner. Selvfølgelig skal DSB som anden offentlig virksomhed konkurrere på samme konkurrenceparametre som privat foretagsomhed og drive det så dygtigt som muligt.

Jeg skal med disse ord anbefale, at der stemmes for den dagsorden, som hr. Helge Mortensen har foreslået tillige på CD's vegne.

#### Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.45

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen genoptoges.

#### Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg fristes til at gentage en bemærkning, jeg

fik lejlighed til at aflevere under finanslovedebatten, hvor folketingsssalen var fyldt: at der er en slående lighed mellem en fyldt folketingsssal og en tom folketingsssal; det er ikke til at få ørenlyd.

Men jeg skal holde mig til forespørgslen, som er rejst af Fremskridtspartiet, og sige, at det er forståeligt, at Fremskridtspartiet rejser forespørgslen på den baggrund, som vi alle er bekendt med, nemlig de mange driftsforstyrrelser, uheld, og hvad der ellers har været af ting og sager omkring DSB's drift. Nu er det sådan, at vi i Trafikudvalget løbende har spurgt til og fået svar på de emner, der også i dag er rejst.

Jeg synes, det skal siges, at ingen i Trafikministeriet eller i DSB har forsøgt at undskylde sig, at fortie de problemer, der har været, eller at undlade at tage ved lære for så vidt.

Derfor vil jeg også gerne sige; som andre har været inde på, at det jo nu engang er sådan, at en virksomhed som DSB, der er underlagt en politisk styring, som tilfældet er, og som er underlagt en budgetmæssig rammeaftale, at der er frihedsgraderne indskrænkede. Og det er ikke muligt for dem – hvad skal vi sige? – helt frit efter egen intuition at gå ud og etablere sig, som man ville gøre, hvis man var en mere privatorienteret virksomhed.

Jeg mener i den forbindelse i særlig grad de økonomisk begrænsede rammer, som vi har aftalt for DSB gennem årene, herunder den omtalte beslutning om, at der skulle spares et betydeligt beløb, og at DSB selv måtte pege på, hvor det skulle være, og det blev så de to store færger Århus–Kalundborg. Det var jo en politisk ordre, der skulle udføres, og det var den måde, som DSB mente at man kunne gøre det på. Det fritager ikke os for at stille os selv det spørgsmål, om det krav var et rimeligt krav.

Nu er det jo altid sådan, at det, der bliver gennemført, er det mest upopulære og det, der ikke gennemføres, holder lidt længere, holder sin popularitet bedre. Det er rigtigt, at der var problemer med de store færger. Men det er uomtvisteligt, at der blev oparbejdet et marked på Århus–Kalundborg-ruten på grund af de to store færger, som nu delvis er forsvundet, ikke helt uden for DSB, en del er kommet over i IC 3-systemet, over i jernbanesystemet, men der er forsvundet et marked. Der er ikke tilstrækkelig sikkerhed omkring det udbud, DSB præ-