

**[Trafikministeren]**

det ikke er tilfældet. På Århus-Kalundborg-ruten skulle der også være monopol, jamen samtidig er der da konkurrence fra private foretagender. Hvad mener hr. Ole Donner egentlig at monopol er? Jeg giver SF fuldstændig ret i, at det eneste sted, vi har det, er på Esbjerg-Fanø-ruten, det tager jeg til mig. Men alle andre steder er der konkurrenter.

På landevejene er der også konkurrence. Når fordelingen er 80/20 i de private vognmænds favør, kan jeg da ikke se, at der ikke er konkurrence, og derfor er det mig ganske ubegribeligt, at man kan stå heroppe og sige, at DSB magter ikke at drive transportvirksomhed i Danmark. Jamen vi har jo alle sammen sagt, at der har været nogle fejl, og det beklager vi, og det retter vi. Det primære er da, at vi kan se, at der er begået nogle fejl, at vi har erkendt det, og at vi konstant er i gang med at rette fejlene.

Så kom hr. Ole Donner til at sige, at private vognmænds omsætning på stykgodsområdet er ca. 2 mia. kr., og at DSB's omsætning er under ½ mia. kr. – det er runde tal, jeg kan ikke huske dem alle sammen i hovedet, men det ligger lige deromkring. Vognmændene klarer sig altså! Men det mærkelige ved det, hr. Ole Donner, det er, at DSB har overskud på sin stykgodsvirksomhed, og alligevel kalder man det dumpingvirksomhed. Der er altså noget, der ikke er helt rigtig her, og jeg synes, det er unfair. Hr. Ole Donner må enten tilsende mig eller komme herop og forelægge konkrete resultater med tal på, for ellers er det umuligt at diskutere, når man kun siger, at der står vistnok et lille træ derovre i skovkanten, og man alligevel ikke kan pege det ud. Det nytter altså ikke rigtig noget. Men bortset fra det synes jeg, det er glædeligt, at det blev markeret så tydeligt, at det store flertal ønsker et effektivt og godt DSB, og at vi er klar til at arbejde videre fra 1993 ud fra EF-direktivet.

Hr. Helge Mortensen og hr. Fischer omtalte også pendlere. Hr. Helge Mortensen refererede til Esbjerg-Kolding-banen, hvor der har været problemer, og til Kolding-Århus-banen, hvor der ikke længere er problemer tilbage af nævneværdig karakter. Hr. Fischer fremdrog et virkelig konkret problem, som ikke er helt løst endnu, nemlig Viby-Borup-problematikken, og her kan jeg oplyse, at DSB har besluttet at imødekomme pendlernes ønske om en bedre myldretidsforbindelse fra København til

henholdsvis Viby og Borup i forbindelse med indførelsen af sommerkøreplanen her i 1992. Før kan det ikke lade sig gøre.

Hr. Arne Melchior kommenterede hr. Fischers spørgsmål angående volden i S-togene, og jeg er enig med hr. Arne Melchior i og også glad over, at forholdene er blevet betydeligt bedre. Der er jo ikke alene sat flere togrevisorer ind, så der er flere synlige servicefolk i uniform. S-togene bliver løbende ombygget i øjeblikket, alle vognene får gavlvinduer, så man kan se fra vogn til vogn, og det skulle gerne være med til at skabe større sikkerhed for passagererne. Og selv om man nok generelt kan spore en stigning i antallet af voldssager, har det ikke været tilfældet for DSB's vedkommende, tværtimod.

Hr. Fischer stillede også et helt konkret spørgsmål om Køge Bugt-banen. Jeg vil gerne oplyse, at der har været afholdt et møde, den 3. december hvis jeg husker rigtigt, hvor repræsentanter for HT, DSB og kommunerne blev enige om en bedre koordinering af busdriften, så afgangstiderne for tog og rutebiler i dette område kommer til at passe bedre sammen.

Hvis vi ser på nogle af de øvrige spørgsmål, fremsatte hr. Helge Mortensen en hel del betragtninger om det kommende forlig om jernbanerne. Det vil jeg ikke kommentere nærmere her, det stod jo fuldstændig for sig selv, og vi skal jo se på det nye forlig på et tidspunkt. Samtidig fik vi trukket Venstres synspunkter tydeligt frem, og her vil jeg gerne sige, at det vil være en virkelig god forretning, hvis vi kan få jernbanedriften i Europa til at fungere. Jeg vil også godt sige, at der er meget, meget større muligheder, end selv jeg drømte om, da vi begyndte at forhandle mulighederne for samarbejde på kryds og tværs mellem de enkelte landes jernbaneselskaber, så jeg håber, at det kommer til at gå pænt. Jeg kan ikke under nogen omstændigheder se, at det ikke skulle kunne være til fordel for DSB, og jeg er helt sikker på, at alle vil kunne forstå, at det kun kan blive en fordel for vort erhvervsliv og vort transportsystem, når der bliver daglige afgang fra Danmark af heltog fra hele Skandinavien til de store europæiske nationer.

Så stillede hr. Kim Behnke mig et spørgsmål, som jeg egentlig var nødt til at sidde og spekulere lidt på: Nævn to eksempler fra DSB, der har fungeret fra starten. Og efter denne sto-