

I 1993, da »Trafik 2005« kom, bakkede vi op om de forslag, der foreligger, men vi kritiserede, at der var for få styringsmekanismer. En måde, man kan styre på, er selvfølgelig ved hjælp af afgifter, og der er også senere kommet nogle, men det er jo sådan, at Danmark nok næsten er det land i Europa, der har de laveste benzinpriser, og man kunne selvfølgelig bruge en forøgelse af benzinprisen til at få penge over til den kollektive trafik, for at den kollektive trafik koster penge, er der jo ikke nogen, der er i tvivl om. Uanset om det er i Danmark, i England, i Rusland, eller hvor det er, kan den kollektive trafik sjældent køre alene.

Ministeren nævnte også nogle af de initiativer, der er undervejs på især cykelområdet, og de var meget positivt omtalt i nogle af de større aviser i går. Man har altså satset på at bevilde penge til nogle forsøg, bl.a. på at man kan cykle til sin arbejdsplads, når man er kommet med tog. Tilsyneladende er det kommet bag på mange, at der trods alt er så stor opbakning bag det at bruge cyklen, og det er jo i hvert fald glædeligt, for det er i dag kun 5 pct. af Danmarks befolkning, der bruger cyklen til og fra arbejde. Det er noget af det, som vi synes skal støttes, og det er så også blevet støttet adskillige gange af regeringen, hvilket har kunnet ses i Finansudvalget, når de forskellige bevillinger skulle gives.

Ministeren var selvfølgelig også positiv over for de mange andre ting, der sker rundt omkring, men jeg må nok sige, at godsområdet finder jeg i hvert fald beklageligt. Det kan godt ske, at det, som ministeren siger, er rigtig, at DSB Gods bedre kan tage konkurrencen op på de lange afstande, det er der jo noget, der tyder på i hvert fald ifølge de rapporter, man er ved at få nu, men det er at gå den forkerte vej, når DSB siger, at der inden for DSB Gods antagelig er godt og vel 500 mand, der inden længe skal fyres.

DSB har investeret i gode godsterminaler bl.a. i Høje Taastrup og i Taulov, men det har været fremme i pressen, at den i Taulov desværre ikke kører, som den skal, og det er trist, at mange gange, når DSB investerer de mange millioner kroner på disse områder, kører tingene alligevel ikke, som de skal.

Det har før været diskuteret, om man måske i fremtiden ikke så meget skulle investere i sådan nogle helt nye produkter, men i nogle ting, som var afprøvede. Det blev diskuteret i Bernsteinrapporten i sin tid, og det er jeg nok enig i.

Løgstørbanen har været meget omtalt måske ikke herovre på Sjælland, men i hvert fald i det jyske, fordi DSB, efter at nogle DSB-folk havde kigget på Løgstørbanen, bad tre store leverandører til Løgstørbanen om at finde nogle andre måder at fragte deres ting på, og det var adskillige tusind ton gods, det drejede sig om.

SF beklager i hvert fald hver gang, det går den vej, at vi får flere lastbiler over, og det gør vi altså i det tilfælde, for det er et af de tilbud, der foreligger fra DSB, og noget af godset er farligt gods, som altså nu kommer på landevejene.

Finansloven og den 3-årige aftale, der ligger i rammeaftalen, som ministeren nævnte, er SF ikke med i, og det er på grund af, at vi mener, at der var for få penge afsat til nogle af de investeringer, DSB står over for.

Jeg synes også, at det nogle gange er beklageligt, at de aftaler, der bliver lavet om DSB's fremtid, ofte bliver lavet på finanslove, altså noget med en sen aften, hvor der er nogle ting, der skal hænge sammen, og så bliver der altså lavet noget med, at der skal være privatiseringer, og hvad ved jeg. Selv om SF har været med i adskillige debatter og møder med ministeren og med de trafikpolitiske ordførere på disse områder for at forsøge at forhindre, at der blev privatiseret, blev det altså vedtaget en mørk aften ovre i Finansministeriet, og derfor var SF ikke med i den 3-årige rammeaftale, der foreligger.

Derimod har SF været med til at sige ja til en professionel bestyrelse. Vi har selv været med til at foreslå det, og det gjorde vi sammen med, kan jeg huske, den konservative trafikpolitiske ordfører, hr. Kaj Ikastrup, på grundlag af den førnævnte Bernsteinrapport. Jeg må sige i dag, at jeg nok beklager, at SF har været med til at stemme for den bestyrelse, der er i DSB, for det er en usynlig bestyrelse, DSB har fået. Jeg havde håbet, man fik en bestyrelse, der ville være med til at genskabe korpsånden blandt de ansatte i DSB.

Jeg kender ikke bestyrelsesformanden, og jeg kender heller ikke ret mange af bestyrelsesmedlemmerne, men jeg havde ærlig talt håbet, at vi en gang imellem fik mulighed for at få en dialog med bestyrelsen. Det er altså ikke sket. Jeg må nok sige, at så ville jeg næsten hellere have en som Jan Carlzon, der var direktør i SAS i sin tid, som i hvert fald tog nogle af de diskussioner og var med til også at tage nogle større diskussioner med de ansatte om fremtiden inden for SAS. Det hører vi altså ikke noget til i DSB, og det ærgrer mig, for DSB er altså en virksomhed,