

komme på arbejde og hjem igen, er man kommet 1 minut ind før tiden i dag, og at jeg altid når ind til tiden, når jeg skal på arbejde her i Folketinget. Der er undtagelser selvfølgelig, når det er snevejr, men DSB fungerer dog trods alt, selv om det var mange ting, der blev taget op.

Men jeg skal da ikke undlade at sige, at vi også fra SF's side synes, at der er problemer – ikke kaos, men der er problemer i DSB i allerhøjeste grad. Og jeg synes selv, at DSB har noget af skylden for det engang imellem, må jeg nok indrømme, når man tænker på, at Frederiksbundsbanen, som vi diskuterede i går, er en af tingene. Også IR4-togene, som ikke ville køre, er selvfølgelig noget, som gør det svært blandt folk at elske DSB, vil jeg nok sige, når den slags ting sker.

Men nogle gange synes jeg også, at DSB er uskyldig i noget af det, der bliver dem påduttet. Der var en tv-udsendelse for ikke så lang tid siden om DSB Rederier og deres redningsudstyr osv. Og dér må jeg nok sige, at det i hvert fald ikke var DSB, man her skulle klandre. Skulle man være efter nogen – det var med baggrund i »Estonia«s forlis – så skulle man have taget Bornholmstrafikken eller DFDS, men man går ikke ud og tager de private. Det er nemmere ligesom at køre på DSB. Det ser man desværre for tit.

Men det skal ikke afholde os fra også at kritisere DSB, når der er noget at kritisere, selvfølgelig, men de, der skal kritiseres i den forbindelse, er ifølge SF i hvert også politikerne. Vi har da ikke den opfattelse, at det er nok midler, der gives til DSB. Og vi er da kede af, at DSB's aftaler måske mange gange bliver lavet en sen aften, når finanslovforliget skal indgås. Og de 3-årsaftaler, der laves, binder altså, således at det er svært at lave dem om. Det vil jeg da beklage. Jeg er ikke sikker på, at man skal lave 3- og 4-årsaftaler inden for DSB, for det er svært at lave tingene om.

Godset er noget, som vi fra SF's side beklager. Det er da beklageligt, at der er et underskud på DSB Gods på 400 mio. kr., og at man nu begynder at lægge op til, at DSB Gods, når den faste forbindelse over Storebælt er færdig, bliver noget med Høje Taastrup-Taulov.

Det er da meget muligt, man kan lave en godsbro dér og så fra de to store terminaler lade godset gå videre rundt omkring i Jylland og på Sjælland. Det er meget muligt, det kan lade sig gøre, men man taber altså en hel del gods undervejs. Og der kommer altså en hel del mere

ud på landevejene. Det er i hvert fald noget af det, som vi er imod.

Jeg vil også nok sige, man skal lytte lidt til de ansatte. Som sagt kører jeg jo og har snart kørt over 10.000 km i DSB's tog, så jeg får nogle samtaler med de ansatte, og her siger man ærlig talt, at der er for mange hævdinge i DSB. Der er for få til at gøre det almindelige arbejde. Og det er noget, som jeg godt vil anmode trafikministeren om at se lidt på, om det virkelig har sin rigtighed. Jeg mener, at når de ansatte så bastant fremfører det, så må der være noget om det.

DSB Rederi, som jo er blevet selvstændigt, synes jeg også giver noget af et problem, fordi nu er DSB Rederi og DSB begyndt at bekrige hinanden. Jeg troede, de skulle arbejde sammen. Der har lige været en ansøgning i Persontrafikrådet fra DSB Rederi, hvor man nu vil have busser fra Århus til København, og noget af tiden skulle de sejle til Kalundborg om bord i en ny katamaran, der gerne skulle indsættes mellem Århus og Kalundborg.

Det med, at katamaranen bliver indsat dér, synes jeg, er en udmærket idé, især hvis det er i samarbejde med det private Cat-Link, men at de også vil have busser, at de ikke vil bruge DSB's tog, som er hurtigere og går lige 5 minutters gang fra, hvor færgen lægger til, fatter jeg ikke. Det er tilsyneladende tale om en intern uenighed i DSB, hvor rederiet er sur på DSB's IC3-afdeling, fordi den har indgået en aftale med Cat-Link. Det var ikke det, jeg havde regnet med dengang; jeg har selv har været en af fortalere for, at der skulle være en vis selvstændighed.

Hr. Ole Donner var inde på »Ask« og »Urd« og har været det adskillige gange og har lavet en pressemeddelelse derom, hvor den får hele armen. Den er fra den 27. marts.

Jeg vil da godt sige, at SF er en af aftaleparterne i det med »Ask« og »Urd« og den underskudsdekning, der er. Den er i hvert fald blevet meget større end før, men det har noget at gøre med nogle regnskabstekniske måder, det her skal gøres på. Underskuddet var sidste år 83 mio. kr., men vi vil da godt fra SF's side være med til at diskutere, om det underskud fortsat skal dækkes, eller om man skal lave tingene om.

Der er tre hvis'er i det her: Hvis den nye DSB-katamaran bliver indsat mellem Århus og Kalundborg, og hvis »Ask« og »Urd« f.eks. i stedet for at tage passagerer med kunne sejle som rene godsfærger mellem Århus og Kalundborg. Vi mener så heller ikke, at der ville være det