

underskud, der er. Underskuddet i dag har noget at gøre med, at der er bygget om, og at man kan tage passagerer og personbiler med; det behøves ikke den dag, en katamaran bliver sat ind. Så hvis de to hvis'er kunne opfyldes, vil vi godt se på det tilskud, der er; det er noget med 200 mio. kr., der stadig væk er på de næste 2 års finanslov. Det tredje hvis er, at vi håber, man vil gå ind på et samarbejde med Cat-Link, der i forvejen besejler ruten. I stedet for at man kører hinanden ned, var det bedre, at der blev et samarbejde. Det ville også være bedre for DSB's tog på nordvestbanen.

Hr. Stefan Rasmussen var inde på, at man ikke skal blande sig i DSB. Det er jo meget interessant, eftersom De Konservative i hvert fald har blandet sig i HHI-linjen, hvilket er medvirkende til, at der nu kommer et lovforslag, som givet får flertal, og som betyder, at ScandLines får en mindre indtægt.

Den mindre indtægt mener vi selvfølgelig, at DSB Rederi skal have fuld erstatning for, men vi mener også, at den pris, som skal betales af DSB Rederi – som jo skal ud og låne 1,2 mia. kr. i år, som skal betales til statskassen, fordi det er blevet et selvstændigt rederi – er for høj, for der er kommet nogle nye internationale krav gennem FN's IMO, altså den internale maritime organisation, med baggrund i ulykken på »Estonia«. Her mener vi, eller vi ved, at DSB's færger – i hvert fald de ældre af dem, der er på Storebælt i dag – får nogle ordentlige regninger, hvis de skal leve op til kravene, og det skal de selvfølgelig.

Der ligger en anden ting også på Storebælt, og det er Storebæltstunnelen, der er blevet dyrere, end man har regnet med. Den går jo i gang med at køre med gods i februar, og den går i gang med passagerer i juni, men om DSB kan betale den tilbage, er der vist ikke nogen, der er sikker på – og slet ikke når De Konservative som bannerførere går ind for, at nu skal DSB's takster sættes ned. Hvis det sker, vil den kollektive trafik få endnu et knæk. Så kan man slet ikke betale det tilbage, man skal fra DSB' side, for så er der flere, der vil bruge bilen, og giver man rabatter på den faste forbindelse over Storebælt, betyder det, at Mols-Linien, der lige har investeret 1,2 mia. kr. i nye færger, skal have underskuds-dækning fra A/S Storebæltsforbindelsen. Så de penge, der kommer ekstra ind på Storebælt, kan man give til Mols-Linien.

Lad mig slutte af med at komme med noget, der er lidt visionært. Hvad skal vi gøre for, at

DSB kommer op at stå igen og korpsånden vender tilbage? For det er noget af det, jeg synes, der mangler. DSB er jo en stor butik med 20.000 ansatte og har en omsætning på 14 mia. kr. Jeg har talt om den usynlige bestyrelse før. Jeg er ked af, at jeg er gået ind for, at der skulle være en bestyrelse i DSB, en professionel bestyrelse. Jeg kender dem ikke. Jeg har aldrig set dem. De har aldrig præsenteret sig for Trafikudvalget. Trafikudvalget har i det hele taget mig bekendt aldrig set dem. Jeg troede, at man ville få en bestyrelse, der kunne sætte noget gang i korpsånden eller ligesom give DSB nogle visioner. Det er ikke sket, og derfor kunne man lige så godt undvære den bestyrelse. Men jeg har desværre selv nogle aktier i, at den er kommet.

Vi havde en debat om DSB for 14 dage siden, hvor regeringen og SF enedes om en dagsorden, som jeg er glad for, og som jeg håber bliver noget, vi kan bruge. Det var med baggrund i Trafikplan 2005.

De nye investeringer, der skal være inden for DSB: Elektrificeringen, der skal fortsætte, dobbeltsporet mellem København og Ringsted, nye S-tog, som gerne skulle fremmes – de første otte er jo ved at være klar. Disse ting bevirker investeringer på 20 mia. kr., og jeg håber, at der, når vi får rapporten, kan samles flertal for, at vi kommer i gang med de investeringer, således at også DSB's ansatte kan se, at der er en fremtid for deres arbejdsplads.

Også finansieringen er vigtig. Har samfundet som sådan, har Folketinget råd til at investere de 20 mia., måske 30 mia. kr., det drejer sig om? Trafikministeren har været inde på, at der også skal indføres højhastighedstog. Det er svært at se, om man har råd til det, og om der er flertal her i Folketinget for at investere de 20–30 mia. kr. Derfor skal man måske ud og have finansieret de her ting på nogle andre måder. Det er vi åbne over for i SF, og det er også det, der ligger i den dagsorden, der er foreslået.

Men alt i alt: Hvis DSB ikke kører ordentligt, er det, fordi de ikke har penge nok. Jeg mener ikke, det er DSB, der er ansvarlig, jeg mener, det er politikerne, der er de ansvarlige i det her.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er helt klar over, at hr. Tommy Dinesen holder meget af DSB – omtrent lige så meget som jeg. Men jeg må nu alligevel sige, at det undrer mig, hvordan han kan få denne her debat til at blive en generaldæbat om DSB, om principper og