

I første omgang er indsatsen rettet mod en genopretning af økonomien. Underskudsgivende kunder skilles fra, og kundeservice forbedres for de aktiviteter, der kan hvile i sig selv eller give overskud. Internt i organisationen foretages der omkostningsreduktioner af aktiviteterne, al lastbilkørsel udbydes inden 1. februar 1997.

DSB-ledelsens beslutning betyder, at DSB Gods bliver effektiviseret og dermed i fremtiden bliver bedre rustet til at konkurrere med de øvrige transportformer på godsområdet.

Med aftalen af 24. oktober har de politiske partier leveret et godt fundament til styrkelse af jernbanens rolle i den danske trafikstruktur. Nu må DSB vise, at virksomheden er i stand til at få gavn af de nye rammebetingelser.

## Forhandling

### Tommy Dinesen (SF):

Først tak til trafikministeren for en lidt rosenrød beskrivelse af den aftale, der er indgået med V og K.

Vi havde et møde i Jernbanerådet for ikke så længe siden, hvor samtlige medlemmer vedtog at sende en henvendelse til trafikministeren om, at forhandlingen om den aftale, der skulle laves vedrørende DSB, blev med deltagere fra samtlige partier i Folketinget, og denne udtalelse var jo dårlig sendt over til ministeren, før vi ikke så ministeren i en 14 dages tid, hvor der blev forhandlet med V og K.

Det er det i hvert fald ikke blevet bedre af, og det er min helt klare holdning, at de sidste 10-12 års forhandlinger med Venstre og De Konservative på DSB-området har medført, at DSB på mange områder slet ikke er kommet derop, hvor det burde være.

Jeg manglede hos trafikministeren, selv om jeg har sagt tak, f.eks. den argumentation, man altid bruger, når man laver aftaler V og K, nemlig at man tror, man kan gøre det, som hedder at udvikle DSB til en moderne og effektiv virksomhed. Og hvad betyder det så? Jo, for et par år siden betød det, at der skete 1.200 fyringer inden for DSB. I den nye aftale forventes der 2.000 fyringer.

Når man nu som daglig pendler bruger 3-3½ time om dagen i togene, ved man i hvert fald, at det er nok ikke fyringer, der er behov for; tværtimod er det nok nogle flere folk i togene og også nogle flere folk til at reparere togene. Jeg kan

garantere for, at i 90 pct. af de togstammer, der kører fra København, er det i hvert fald sådan, at enten fungerer nogle af dørene ikke, eller også er nogle af toiletterne lukket. Sådan er det fast, og det kan man ikke fyre sig ud af, hvis man vil yde en bedre service over for kunderne, og det tror jeg alle ved.

En anden ting, som ministeren ikke omtalte, og som jeg mener er et af de alvorligste anslag, der er gjort mod DSB, er takstnedsættelsen på Storebælt, hvor man godt kan se, at Venstre og De Konservative har hårde forhandlere på det her område. Jeg regner med, at næste gang der er generalforsamling i Vogmandsforeningen, inviterer de gerne hr. Svend Heiselberg og hr. Kaj Ikast, og der vil der være stående ovationer, som det hedder, i en 5-10 minutter i bedste sovjetstil. Aldrig har man fået lavet så meget godt – i anførselstegn – som at sætte priserne for lastbiler ned. Det, der tales om, er altså en stor lastbil med anhænger og hele tjavsen. Der har været mange priser fremme; der har været sagt noget med 600 kr., og der er nogle, der går under den pris.

Hvis en lastbil kan komme over Storebæltsforbindelsen for 600 kr., er der ikke ret meget for DSB Gods at gøre. Og så er de pæne hensigtserklæringer, der står i aftalen, ikke ret meget værd, hvis de er noget værd i det hele taget. Man kan godt lade være med at snakke om privatisering. Ja, det er det måske, for det er jo lastbilerne, der kommer til at overtage det hele. Men de store fine planer, man havde fra DSB Gods' side om at lave en godslandevej fra Taulov til Høje Tåstrup, hvor godset flere gange om dagen bare skulle drøne igennem tunnelen og videre til bestemmelsesstedet, hvor så lastbiler overtog det hele, det tror jeg ikke mere på kan lade sig gøre.

Det er jeg ked af, det er jeg meget ked af, for taberen her bliver miljøet. Det vil betyde, at væsentlig flere lastbiler i fremtiden vil bruge Storebæltsforbindelsen. Det er jo sådan, at man har, kan man sige, et fast kundebagland, hvis man bruger Storebæltsforbindelsen. Før i tiden, da forslaget om de faste forbindelser blev vedtaget, regnede man med, at det var Vejleområdet og så Sønderjylland og Fyn, der ville bruge de faste forbindelser over Storebælt.

Nu kan man roligt udvide det, således at det går op omkring Aarhus, og det betyder altså, at de færgeruter, der er, får et ordentligt knald på brillen, som det vistnok hedder, og sådan et rederi som Mols-Linien, som er et af dem, man