

[Helge Sander]

det ikke, og det burde man nok have forudset, selv om jeg ved, at det altid er lettest at se i bakspejlet.

Hvad angår præcisionen, ser DSB's egne statistikker jo udmærkede ud, og med de kriterier, man stiller op, betvivler jeg heller ikke rigtigheden af dem. Men jeg må desværre sige, at når man hævder, at 95 pct. af S-togene kører til tiden, er det altså de sidste 5 pct., som jeg gang på gang møder.

Jeg ved også, at DSB erkender, at det ikke er godt nok. Det er en uacceptabel service, for selv de små procenter, der kan være tale om her, rammer mange mennesker lige akkurat på det tidspunkt, hvor man skal nå frem til arbejdet på den fastsatte tid. Derfor er det så sårbart et område, vi her taler om.

1991 var et uheldigt år. Der var egne fejl, og der var også fejl, der kom udefra. Hvad angår fejlene udefra, skal alle fejl, uheld og ulykker selvfølgelig beklages, og der kan ikke gøres nok for at undgå dem. Men vi må selvfølgelig ikke se bort fra, at sådanne fejl desværre ikke kan undgås, hverken inden for tog, fly, personbiler, knallerter eller motorcykler osv., både i Danmark og i alle mulige andre lande.

Men det, jeg synes vi bør sige i dag – og det er også blevet sagt herfra – er, at vi må kræve forbedrede forhold i de tilfælde, hvor der er tale om sjusk, hvor det drejer sig om forhold, som man burde have taget højde for. Og det både håber og tror vi også vil blive tilfældet, som det også er indeholdt i den dagsorden, hr. Helge Mortensen allerede har oplæst herfra.

Nu er ordet monopol blevet brugt flittigt under debatten og i selve teksten. Det vil jeg også gerne tage fat på under en lidt anden synsvinkel end trafikministeren og hr. Ole Donner.

Infrastrukturen og selve jernbanedriften hører naturligt sammen, men der er en række ikkekerneaktiviteter, hvis organisation jeg føler vi bør overveje nøje. Inden næste rammeaftale bør vi nok overveje, hvorvidt disse aktiviteter skal finde sted i fuldstændig selvstændige aktieselskaber eller i en anden eller mere vidtrækkende regnskabsmæssig opdeling eller måske som en tredje mulighed – med små justeringer – forblive, som det er i dag.

Ikkekerneaktiviteterne optræder jo forskelligt i dag, og i Venstre har vi diskuteret, om områder som rutebiltjenesten, godssektoren, rejsebureauvirksomheden og måske rederiet er

områder, der er mere eller mindre grydeklare til udskillelse.

Et andet område er statsforpagtningsaktiviteterne, hvor det er privatejede aktieselskaber med visse bindinger i forpagtningsaftalerne. Her er det jo ikke blot et spørgsmål om en anden form for organisation, om adskillelse, men vi føler også, at det er et spørgsmål, om der hersker tidssvarende forhold. Jeg taler selvfølgelig om DSB's færgerestauranter, DSB's restauranter og kiosker og endelig Transmedia, reklamepladsbestillingsselskabet.

Hvad angår restauranterne, kioskerne og Transmedia, er der nok ikke de store problemer. Der finder et øget salg sted i restauranterne og kioskerne. Der er ikke tvivl om, at vi får flere passagerer, så der vil nok kun være positive forhold. Og hvad angår marketing og reklame, er jeg overbevist om, at det også i fremtiden vil være et omfattende område, selv om en del går til radio og tv i disse år.

Men når det gælder færgerestauranterne, er det nok fristende at sige, at fremtiden for disses aktiviteter måske i højere grad ligger uden for DSB. Med det, vi bygger i disse år, bliver der færre færger og dermed færre passagerer, og der bliver mindre toldfrit salg på grund af de ændrede skatte- og afgiftsforhold i relation til EF, og da der ikke må investeres på dette område uden en nærmere aftale med DSB – hvad der kan være mange gode grunde til – mener jeg nok, at der er et område, vi bør sætte yderligere fokus på.

Disse betragtninger kan gøres ud fra mere overordnede organisatoriske og politiske overvejelser, men når det bliver nævnt herfra, er det, fordi vi i Venstre for fleres vedkommende rundt omkring har oplevet en række mennesker, som møder disse forskellige DSB-aktiviteter i et skævt konkurrenceforhold. Sådant bliver det i hvert fald fremstillet. Jeg ved godt, at det kan være en billig måde f.eks. at komme ud af en licitation på, hvor man har tabt, men det ændrer ikke, at vi meget gerne vil tale om disse forhold ikke i dag, men gerne når vi skal begynde at forberede os til en ny rammeaftale.

Til slut vil jeg gerne lige nævne et par punkter, som jeg også synes skal med i helhedsbilledet af DSB. EF og de nye tiltag, der sker her, blev jo nævnt under de korte bemærkninger. Jeg kan kun tilslutte mig det synspunkt, at det er en fordel, at vi med det voksende EF-samar-